

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI

Lentoasemankorttelit, asemakaavan muutos (nro 12623)

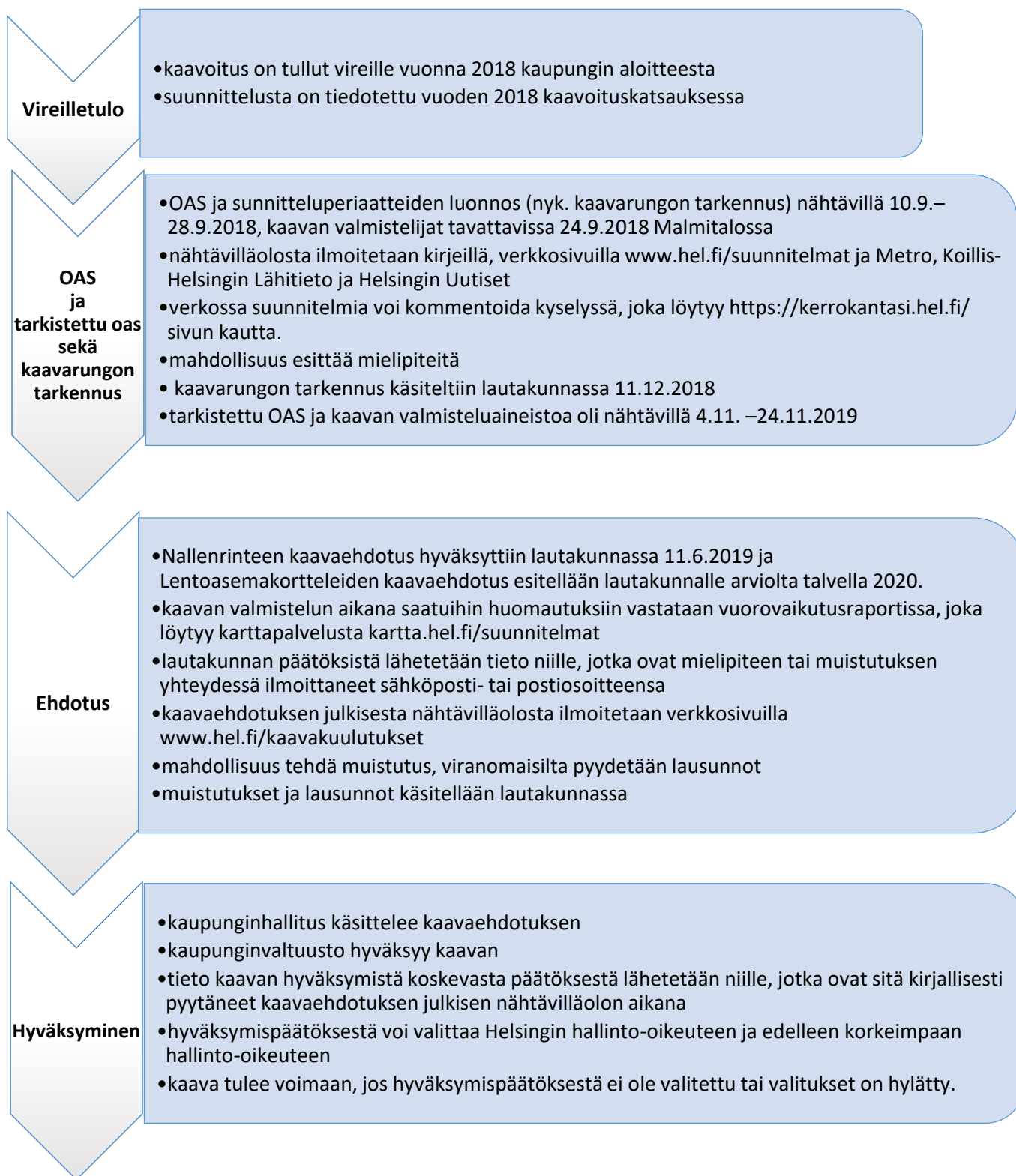
Vuorovaikutusraportin sisältö

Vuorovaikutusraportissa esitetään yhteenvedot kaavarungon tarkennuksen valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä ja lausunnoista sekä vastineet niihin.

Malmin lentokentän alueen kaavarunkoa tarkennettiin Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden osalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista sekä kaavarungon tarkennuksesta saapuneet mielipiteet koskivat pääosin molempia kaava-alueita, joten niille on laadittu yhteiset vastineet. Kaavaprosessit jatkuvat kaavarungon tarkennus -vaiheen jälkeen omina hankkeinaan.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista kannanotoista, mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13.

Kaavoituksen eteneminen



YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA (MIELIPITEISTÄ) JA VASTINEET NIIHIN

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavarungon tarkennuksen valmisteluaineiston nähtävilläolo 10.9.–28.9.2018

Kaavoituksen lähtökohdat

Malmin lentokentän alueen ensimmäisten osa-alueiden, Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavoitus on käynnistetty tarkentamalla kaavarunkoa kyseisten alueiden osalta. Kaavarungon tarkennus asettaa tavoitteet alueiden yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle sekä alueiden asemakaavoitukselle. Samalla luodaan mielikuva alueiden tulevasta luonteesta. Tarkoituksena on lisäksi hahmottaa asemakaavoituksessa huomioonotettavat reunaehdot ja selvitystarpeet. Ensimmäisenä rakennettavina osa-alueina Nallenrinteellä ja Lentoasemankortteleilla on suuri merkitys Malmin lentokentän alueen uuden identiteetin muodostumisessa.

Malmin lentokentän alueelle on laadittu kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymä kaavarunko, joka ohjaa alueen tarkempaa kaavoitusta. Kaavarungossa esitetään yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakennus, liikennematkaisu sekä palveluiden ja virkistysmahdollisuuksien järjestäminen. Kaavarungossa on otettu huomioon ja sovitettu yhteen sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä maankäytön tiivistäminen, että rakennetun kulttuuriympäristön arvot.

Helsingin maankäytön suunnittelua ohjaa yleiskaava, jossa määritellään asemakaavoitettavat alueet. Kaavarunko laadittiin samanaikaisesti Helsingin uuden yleiskaavan kanssa

Uuden yleiskaavan lähtökohtana on ollut väestöennuste, jonka mukaan vuonna 2050 Helsingissä on noin 860 000 asukasta. Malmin lentokenttäalue on uuden yleiskaavan tärkein aluerakentamiskohde, jonka lisäksi asuntorakentamista varten kaavoitettavaa tonttimaata tarvitaan myös muualta. Helsinki tarvitsee kaikki yleiskaavassa asuntorakentamiseen osoitetut alueet, jotta Helsinki pysyy asuntorakentamisen tavoitteissa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet vaikuttavat Helsingin kaavoitukseen ohjaamalla Uudenmaan maakuntakaavaa, joka puolestaan ohjaa Helsingin yleiskaavaa ja sen kautta asemakaavoja. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa Helsingin seudun yleistavoitteena on edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina. Helsingin erityistavoitteina on muun muassa seuraavaa: Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on

alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle ja mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia.

Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, RKY-alue. Valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Lentokentän suojeluarvot otetaan huomioon ja sovitetaan yhteen alueen muiden suunnittelutavoitteiden kanssa.

Kaupungin strategiaohjelmassa Helsingin tavoitteena on tuottaa vuosittain (2019–2021) keskimäärin 7 000 uutta asuntoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. Uusien kaupunginosien rakentamisen lisäksi tavoitteena on saada vanhoihin kaupunginosiin täydennysrakentamisen avulla uusia asukkaita ja monipuolisempi väestörakenne turvaamaan alueiden palveluja. Tavoitteena on myös sijoittaa uudet kaupunginosat ja täydennysrakentaminen olemassa olevan ja tulevan raideverkon palvelualueelle ja näin eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi 25.8.2014: "Valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön." Tähän sopimukseen perustuen valtio luopui kenttäalueesta vuoden 2016 lopussa. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Kaavarungon tarkennus laadittiin myös suunnittelun vuorovaikutuksen tarpeisiin. Suunnitelmista saatiinkin runsaasti palautetta. Kirjallisia mielipiteitä saapui Nallenrinnettä koskien 21 kpl ja Lentoasemankortteleita koskien 72 kpl. Verkkokyselyyn saatiin 781 mielipidettä.

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat vesihuoltoon, hulevesien hallintaan, johtosiirtoihin, jätteen putkikuljetukseen, jätehuoltoon, liikennematkaisuihin, joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn, maankäyttöön, kulttuuriympäristöön ja alueen suojeluarvoihin.

Kannanotossa esitetyt asiat otetaan huomioon kaavoituksen edetessä.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
- Museovirasto
- kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala (kaupunginmuseo)

Nähtävilläoloaikana kaavarungon tarkennuksen otsikkona oli ”Malmin lentokentän alue, Nallenrinne ja Lentoasemankorttelit suunnitteluperiaatteet”. Valmisteluaineiston nimeä muutettiin, koska ”kaavarungon tarkennus” vastaa paremmin tämänhetkisen suunnitteluvaiheen sisältöä. Saatua palautetta ei ole muokattu tässä vuorovaikutusraportissa vastaamaan muuttunutta nimeä, vaan palautteessa ja vastineissa viitataan suunnitteluperiaatteisiin.

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (27.9.2018) esittää kannanottonaan, että Helsinki-Malmin lentokenttäalueelle on tehty vesihuollon ja hulevesien hallinnan yleissuunnitelma (Sito Oy, 2017). Asemakaavoituksen yhteydessä tulee tarkentaa uuden vesihuollon sekä mahdollisten johtosiirtojen tarve ja kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleisille alueille. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee esittää kaavaselostuksen osana.

Suunnitteluperiaatteet -luonnoksen mukaan alueelle ollaan selvittämässä jätteen putkikuljetuksen mahdollisuutta. Samalla alueelle järjestetään korttelikohtaiset kierrätyshuoneet. Kierrätyshuoneet tulee järjestää jatkosuunnittelussa niin, että tyhjentäminen on esteetöntä ja turvallista suorittaa. Tilan suunnittelun ohessa on syytä ottaa huomioon jätehuoltomääräysten asettamat vaatimukset jätteen kierrättämiseksi ja mahdollistaa jäteauton pysähtyminen mahdollisimman lähelle, enintään 10 metrin päähän kierrätyshuoneen ovesta, tyhjennyksen ajaksi. Kierrätyshuoneille tulee järjestää riittävät tilat tehokkaan jätehuollon ja harvempien tyhjennysrytmien mahdollistamiseksi. Järjestelmää suunniteltaessa on syytä ottaa myös huomioon tulevaisuudessa laajentuvat erilliskeräysveloitteet mm. muovipakkausten osalta.

Vastine:

HSY:n esittämät näkökohdat huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) (26.9.2018) toteaa, että alueen joukkoliikennematkaisuksi suunnitellaan pikaraitiotietä, mikä mahdollistaa suuren kapasiteetin sekä nopean ja sujuvan liikkumisen joukkoliikenteellä. Suunnittelualue sijaitsee noin kahden kilometrin etäisyydellä Malmin asemasta, jolloin myös jo olemassa olevaa tiheää junaliikennettä on mahdollista hyödyntää alueen joukkoliikenteessä.

Alueen suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on käveltävä kaupunginosa, missä liikenneratkaisut tukevat autoriippumatonta arkea. Alueen joukkoliikenne suunnitellaan hoidettavan säteittäisellä Viikin–Malmin-pikaraitiotiellä sekä nykyiseen runkobussilinjaan 560 perustuvalla poikittaisella Jokeri 2 -pikaraitiotiellä. Toteutuessaan raitiotiet tarjoavat suurikapasiteettisen ja sujuvan yhteyden muun muassa Helsingin kantakaupunkiin sekä Malmin aluekeskukseen.

Alkuvaiheessa suunnittelualueen joukkoliikennematkaisu voi perustua nykytyyppiseen bussiliikenteeseen. Kaavassa tulee myös varautua väli-vaiheen järjestelyihin tilanteessa, jossa raitiotietä ei vielä ole, mutta Malmin lentokentän alueen asukasmäärä on jo niin suuri, että alueelle tarvitaan nykyistä vahvempaa bussiliikennettä.

Alueelle suunnitellut raitiotieyhteydet ovat pikaraitioiteita, joiden liikennöinnin ja joukkoliikennepalvelun laatutaso ovat korkeat. Pikaraitioiteille asetetuista tavoitteista nopeus sekä täsmällisyys ovat keskeisiä liikennemuodon tarjoaman palvelun kannalta. Jotta liikennöinnin ja matkustajapalvelun laadukkuus toteutuu, on raitioiteille joka tilanteessa varattava omat kaistat. Lisäksi pysäkkiverkko on pyrittävä saamaan saavutettavuuden ja pikaraitioliikenteen tavoitteellisen nopeuden suhteen tasapainoon. Pikaraitiotien suunnitelmat esimerkiksi pysäkkien sijainnin osalta tarkentuvat yleissuunnitelmassa, jonka laatiminen alkaa vuonna 2019.

Alueen suunnitteluperiaatteiden mukaan Ilmasillantielle ja Tattariharjuntielle toteutetaan yksisuuntaiset pyöräkaistat, mikä tekee pyöräliikenteestä alueella sujuvaa. Ilmasillantie on osa pyöräilyn baana-verkostoa.

Vastine:

Kannanotossa esitetyt asiat otetaan huomioon kaavoituksen edetessä.

Malmin lentokentän alueelle laaditaan tulevaisuudessa tarkempi joukkoliikenteen linjastosuunnitelma. Linjastosuunnitelmassa pitää ottaa huomioon myös vaihteellisuus, koska lentokenttä rakentuu osa-alueittain. Vuonna 2016 valmistuneessa kaavarungossa oli hieman hahmoteltu joukkoliikennedyhteyksiä eri kaduille sekä vaihteellisuutta. Nämä asiat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Pikaraitiotien suhteen pitää myös ottaa huomioon vaihteellisuus, kun tiedetään, että milloin raitiotieyhteydet tulevat alueelle ja mitkä linja-autolinjat toimivat missäkin vaiheessa.

Museovirasto (27.9.2018) toteaa **Nallenrinteen kaava-alueen** osalta, että Malmin lentokentällä Nallenrinne kuuluu niihin reuna-alueisiin, joilla voidaan tutkia korkeudeltaan ja tiiviydeltään maltillista asuinrakentamista. Alueella on kuitenkin punnittava tarkoin rakentamisen vaikutus

kentän avoimeen maisematilaan riittävät, rakentamiselta vapaat reunavyöhykkeet huomioiden. Malmi lentoaseman kulttuurihistoriallisen merkityksen säilyttämiseksi asemakaavaa olisi kuitenkin aiheellista laatia kokonaisuutena, siinä laajuudessa kuin alue on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) ja siten, etteivät kaavaratkaisut vaikeuta lentokentän käyttöä ilmailun tarpeisiin.

Suunnitteluperiaatteiden mukaan Porvooseen vievä vanha tielinja sekä linnoitteet säilytettäisiin. Kiinteät muinaisjäänneksien tulee merkitä kaavaan sm-merkinnällä niiden nykyisin tunnettujen rajojen mukaisesti. Kaavaa laadittaessa on huomioitava, että kiinteän muinaisjäänneksen päälle ei osoiteta sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäänneksen säilyminen vaarantuisi. Mikäli säilyttäminen ei olisi muuttuvan maankäytön kannalta mahdollista, on kohde tutkittava ja dokumentoitava riittävällä tavalla ennen rakennustoimenpiteitä. Tällöin asiasta on järjestettävä muinaismuistolain 13 § mukainen neuvottelu Museoviraston kanssa. Mahdolliset tutkimukset tulisi ensisijaisesti toteuttaa kohdealueilla jo kaavaprosessin aikana ja niiden kustannuksista vastaa hankkeen toteuttaja.

Museovirasto viittaa lisäksi Malmi lentoaseman rakennusten sekä Lentoaseman kortteleiden asemakaavoista antamiinsa lausuntoihin.

Museovirasto (27.9.2018) toteaa **Lentoasemankortteleiden kaava-alueen** osalta, että Malmi lentoasema on Suomen ilmailuhistorian merkkikohde, joka edustaa korkeatasoista, eurooppalaista ilmailuarkkitehtuuria. Kentän terminaali siipineen, lentokonehalli ja kompassiruisun tapaan risteytyvät kiitotiet on suunniteltu hallittuna kokonaisuutena. Kentän säilyneisyys sekä myös käytön jatkuminen 1930-luvulta tähän päivään tekee siitä harvinaisen ja ainutlaatuisen kohteen kansainvälisestikin.

Malmi lentoasema kuuluu kansainvälisen DOCOMOMO:n (1989 perustettu kansainvälinen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestö) valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. World Monuments Fund (WMF) on vuosina 2004 ja 2006 listannut Malmi lentoaseman sadan maailman uhanalaisimman kulttuuriperintökohteen joukkoon – aiheellisesti.

Kaavaratkaisua taustoittavissa periaatteissa myönteistä on se, että alueen keskeiset rakennukset eli terminaali ja hangaari sekä neljä kiitotietä on tarkoitettu ottaa alueen identiteettitekijöiksi. Koko lentokentän aluetta koskevan yleissuunnitelman ja suunnitteluperiaatteiden mukaan kiitoteiden linjat säilytetään kaupunkirakenteessa ja niiden päistä avautuu rakentamiselta vapaita taivasnäkyviä. Kääntöympyröitä hyödynnetäisiin aukioina. Asfaltti- ja betonipintoja säilytettäisiin mahdollisimman

paljon ja huonokuntoisia rakennettaisiin uudestaan. Avaran maisematilan tuntua säilytettäisiin mm. pitkin näkymälinjoihin, laajoin tasaisin pinnoin sekä rakennusten ja avoimen tilan välisillä istutusvyöhykkeillä.

Perusongelma on kuitenkin se, että alueen käyttötarkoitus muuttuu ilmailusta tehokkaaksi asuinalueeksi. Tämä edellyttää täysin nykyisestä poikkeavaa maankäyttöä. Ilmailualueelle luontainen avaruus häviää urbaanin kaupunkirakenteen tieltä. Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY 2009) kehittämisen tulee perustua alueen ominaisluoneen säilymiseen. Avoimen kentän täyttäminen tiiviillä korttelirakenteella on ratkaisevassa ristiriidassa kentän historiallisten ominaispiirteiden kanssa eikä siten täytä kulttuuriympäristöä koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Kiitoteiden päistä avautuvat näkymät ja puistonauhat eivät yksin riitä vastaamaan kentän horisontaalin maisematilan luonteelle soveliasta kehitystä. Kiitotiestön luonne perustuu yhtäläillä ratojen välisiin avoimiin nurmipintoihin. Maiseman keskeinen piirre on, ettei kentällä ole korkeaa kasvillisuutta tai rakenteita. Terminaali on nykyisin maisemaa dominoiva rakennus, mutta rakentamisen myötä sen asema muuttuisi radikaalisti.

Ilmailukäytön jatkuminen turvaa parhaiten Malmin lentoaseman kulttuuriympäristön säilymistä. Virkistykseen, liikunnan ja kulttuuritapahtumien käytössä mahdollisimman avoimena säilyvää kenttää olisi myös mahdollista kehittää elämyksellisenä kaupunkitilana. Vastaavanlaista maisematilaa ei kaupungissa ole toista eikä sitä tule siinäkään mielessä hävittää. Asuinrakentamista voidaan tutkia korkeintaan kentän reuna-alueille.

Kentän asemakaavoitus on jaettu pieniin osa-alueisiin. Malmin lentoaseman kulttuurihistoriallisen merkityksen säilyttämistä tulisi kuitenkin tarkastella asemakaavassa kokonaisuutena, siinä laajuudessa kuin alue on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009). Se muodostuu rakennusten ohella erilaisista ilmailukäyttöön liittyvistä rakenteista ja laitteista sekä erityisesti asematasosta, seisontapaikoista, kiitoradoista ja rullausteistä välialueineen avoimen maisematilan tekijöinä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan viereisen kaava-alueen suojeltavina rakennuksina lentoterminaali ja lentokonehangaari. Ne ovat toki keskeiset ja merkittävimmät rakennukset, mutta kokonaisuudessa merkitystä on myös monilla arkisilla ja vaatimattomillakin rakennuksilla, rakenteilla ja laitteilla, jotka ilmaisevat alueen käytön historiaa. Malmin lentoaseman ympäristöhistoriaselvitys antaa hyvän lähtökohdan eri osatekijöiden suojelutarpeen arvioimiseksi.

Suunnitteluperiaatteissa tuodaan esille erilaisia ilmailun inspiroimia ratkaisuja. Valaistuksen, kalustuksen, opasteiden sekä pintojen suunnittelulla luotaisiin muistumia lentokenttähistoriasta. Ensisijaisesti tulisi kuitenkin säilyttää ja tarpeen mukaan osoittaa suojeltaviksi lentokentän

infrastruktuurin aitoja elementtejä sen sijaan, että uusilla rakenteilla luodaan mielikuvaa alueen ilmailuhistoriasta.

Suunnitteluperiaatteiden mukaan Porvooseen vievä vanha tielinja sekä linnoitteet säilytettäisiin. Kiinteät muinaisjäännökset tulee merkitä kaavaan sm-merkinnällä niiden nykyisin tunnettujen rajojen mukaisesti. Kaavaa laadittaessa on huomioitava, että kiinteän muinaisjäännöksen päälle ei osoiteta sellaista maankäyttöä, jonka yhteydessä muinaisjäännöksen säilyminen vaarantuisi. Mikäli säilyttäminen ei olisi muuttuvan maankäytön kannalta mahdollista, on kohde tutkittava ja dokumentoitava riittävällä tavalla ennen rakennustoimenpiteitä. Tällöin asiasta on järjestettävä muinaismuistolain 13 § mukainen neuvottelu Museoviraston kanssa. Mahdolliset tutkimukset tulisi ensisijaisesti toteuttaa kohdealueilla jo kaavaprosessin aikana ja niiden kustannuksista vastaa hankkeen toteuttaja.

Esitetyin periaattein laadittava kaavaratkaisu ei tule Museoviraston näkemyksen mukaan täyttämään MRL 54§ asemakaavalle asetettuja sisältövaatimuksia rakennetun kulttuuriympäristön erityisten arvojen vaalimisesta eikä kulttuuriympäristöä koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita lentokentän ainutlaatuisen arvokkaan ympäristökokonaisuuden säilymiseksi.

Vastine:

Suunnitteluperiaatteissa esitetään seuraavia periaatteita, jotka koskevat suojelunäkökohtia Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen asemakaavoituksessa:

Lentoasemankortteleiden suunnittelun lähtökohtana on suojellut lentokenttärakennukset, joiden asema näkyvänä maamerkinä säilytetään ja joihin uusi kaupunkirakenne sovitetaan niin arkkitehtuuriltaan kuin mitakaavaltaan. Terminaalille johtava katu näkymineen säilytetään. Metsäinen kukkula lentoaseman takana säilytetään viheralueena ja korostetaan sen maisemahistoriallista asemaa.

Lentoasemanpuistossa säilytetään lentokentälle tyypillinen maiseman avoimuus pitkine näkymineen sekä muistumia kiitoteistä ja niiden rakenteista.

Kiitoteiden linjaukset muodostavat keskeisen lähtökodan kaupunkirakenteessa.

Alueiden historia ja ajallinen kerrostuneisuus tehdään näkyväksi uudessa kaupunkiympäristössä. Vanhoja, säilytettäviä näkymiä, rakenteita ja piirteitä korostetaan. Vanha Porvooseen vieneen maantien linjaus säilytetään ja se muodostaa alueelle keskeisen jalankulun ja pyö-

räilyn yhteyden. Muinaismuistolain nojalla suojellut ensimmäisen maailmansodan linnoituslaitteet inventoidaan ja niitä hyödynnetään puistoalueiden jatkosuunnittelussa mahdollisuuksien mukaan.

Museoviraston esittämä perusongelma, alueen maankäyttömuoto määritellään voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa (YM 8.11.2006). Siinä alue on liikennealuetta, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue. Lisäksi maakuntakaavassa on merkitty pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysväli ja vaihtopaikka sekä lentomelualue. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Viranomastoimintojen siirtymisestä muualle on tehty tarvittavat päätökset. Päätösten jälkeen alueen taajamarakentaminen on maakuntakaavan mukaista.

Voimassa olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) kentän alue on lisäksi kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue (RKY 2009). Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti ja turvattu merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen säilyminen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on myös arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriarvot. Yhteensovittamiseen on monia tapoja, ja kaavarungossa on esitetty yksi mahdollinen lähtökohta.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava on tullut voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman. Siinä Malmin kentän alue esitetään taajamatoimintojen alueena, johon osoitetaan lisäksi tiivistettävän alueen kehittämissperiaatemerkinä. Malmin lentokenttää osoittava liikennealue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on taajamatoimintojen alue -merkintä sekä siihen liittyvä melualueen merkintä kumotaan. Alueella säilyy kulttuuriympäristöön liittyvä ominaisuusmerkintä. Lähtöoletuksena on, että tällä alueella valtakunnalliset rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja tiiviskin kaupunkirakenne pystytään sovittamaan yhteen.

Malmin lentokentän alue sijaitsee tiiviisti olemassa olevan yhdyskuntarakenteen keskellä, ja sen rakentaminen asuinalueeksi, josta on hyvät joukkoliikenneyhteydet, tukee seudun aluerakenteen kannalta kestävästä kehittämisestä. Rakentaminen muuttaa alueen maisemakuvaa merkittävästi mikä edellyttää erityistä yhteensovittamista kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen kanssa. 4. vaihemaakuntakaavan selostuksessa todetaan, että arvokkaat kulttuuriympäristöt voivat tulla myös osaksi taajama- ja kaupunkirakennetta ja rikastuttaa sitä.

Malmin lentoaseman RKY-alueen raja-alue on laajuudeltaan noin 154 ha. Näin laajan alueen täysin rakentamatta jättäminen ei mahdollista eheän kaupunkirakenteen kehittymistä ympäröivillä alueilla eikä se toteuttaisi tiiviin ja joukkoliikenteeseen tukeutuvan kaupunkirakenteen tavoitetta.

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 26.10.2016. Helsingin hallinto-oikeus antoi 5.2.2018 päätöksensä Helsingin yleiskaavasta jossa Malmin lentokenttää koskevat valitukset hylättiin. Korkein hallinto-oikeus (KHO) myönsi 30.5.2018 valitusoikeuden Malmin lentokentän maankäyttöön. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittamiselle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa. Myöskään maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ei ole esteenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Helsingin uudessa yleiskaavassa lentokentän alue on asuntovaltaista aluetta A2, lähikeskusta C3, viher- ja virkistysaluetta sekä asuntovaltaista aluetta A4. Lisäksi alueelle on osoitettu pikaraitiotie, baanaverkko ja viheryhteyksiä.

Kulttuuriympäristö elää, muuttuu ja kehittyy jatkuvasti ympäristössä tapahtuvien muutosten myötä. Kaupunkiympäristön toimiala katsoo, että kulttuuriympäristöä pitää voida kehittää. Museovirasto on todennut lausunnossaan yleiskaavasta (26.2.2015), että vaikka lentotoiminnan loppuessa aluetta olisi luontevinta kehittää avoimena virkistys- ja liikuntaympäristönä, on laajan vapautuvan alueen hyödyntäminen asuinrakentamiseen kuitenkin ymmärrettävää.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on Helsingin osalta erityiskysymyksiä, joissa todetaan esimerkiksi asuntotuotannon turvaaminen riittävällä tonttimaalla. Niiden mukaan Helsingin seudulla tulee myös edistää joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Siinä esitettiin yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakenne sekä liikenneratkaisut. Alueen asemakaavoitusta tehdään osa-alue kerrallaan, jolloin niiden suunnittelu tarkentuu. Osa-alueiden asemakaavoitus perustuu kaavarungon linjauksiin. Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen suunnitteluperiaatteiden ratkaisut ovat kaavarungon mukaisia. Lentoasemankortteleiden kaava-alueella lentokentän alueelle on esitetty Lentoasemanpuistoa, johon tulee sijoittumaan useita toimintoja kuten mm. tapahtumakenttä, laajempaa aluetta palveleva hulevesiallas, liikuntamahdollisuuksia, pikniknurmea. Kentän avoin luonne on tarkoitus säilyttää myös tulevassa puistossa. Lentokentän infrastruktuurin ja muiden lentämiseen liittyvien alkuperäisten elementtien säilyttämistä ja sisällyttämistä uudistuvaan ympäristöön tullaan tutkimaan jatkosuunnittelussa.

Asemakaava-alueella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäännösten, myös Suuren rantatien, inventoinnista ja tutkimuksesta neuvotellaan suojeluviranomaisten kanssa ja suoritetaan muinaismuistolain edellyttämät arkeologiset tutkimukset. Nallenrinteen alueella sijaitsevien tukikohtien

IX:4 ja IX:5 arkeologinen tutkimus on tehty. Tutkimuksen tulokset toimivat jatkosuunnittelun lähtöaineistona.

Helsingin kaupunginmuseo (25.9.2018) toteaa lausunnossaan **Nallenrinteen kaava-alueen** osalta, että Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY 2009), jolla Nallenrinne osittain sijaitsee. Malmin lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. Lentokenttä on myös listattu kansainvälisen World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 listaama Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde.

Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin käynnissä olevasta rakennussuojeluprosessista huolimatta. Malmin lentoasemasta tehty suojeluesitys (10/2015) on ympäristöministeriön arvioitavana. ELY-keskus päätti kesäkuussa 2018, ettei se määrää aluetta suojeltavaksi rakennusperintölain nojalla. Malmin lentoaseman ystävät ry (MLY) on valittanut päätöksestä ympäristöministeriölle.

Kaupunginmuseon näkökulmasta tulisi odottaa Ympäristöministeriön päätöstä ennen kuin alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee useita 1. maailmansodan aikaisia linnoitteita (muinaisjäännösrekisterin nrot 1000012098 ja 1000012116–1000012117) ja historiallisen ajan tien jäännös, jotka ovat muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Alueella sijaitsevan tukikohta XI:n kolme asemaa ovat säilyneet eriasteisesti. Linnoitteista on ollut neuvotteluja asemakaavoituksen, Helsingin kaupunginmuseon ja Museoviraston kesken. Neuvotteluissa sovittiin, että kohteista teetetään ensiksi esiselvitys. Se on valmistunut syksyllä 2017.

Samoin sovittiin, että Museovirasto voi poistaa tukikohta XI:n aseman 4:n jäännökset suojelun piiristä vasta riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen. Suunnitteluperiaatekartan (luonnos 10.9.2018) perusteella kaava-alueen keskiosassa sijaitseva asema 5 puisto- ja rakennetun alueen rajalla tulee myös todennäköisesti tuhoutumaan. Asema 6 alueen lounaiskulmassa tulee säilymään Nallenkallionpuistossa. Se tulee merkitä sm-merkinnällä. Kaava-alueen läpi kulkee Suomen vanhimpiin kuuluvan tien, Suuren rantatien, linjaus, joka on käytössä ulkoiluraitina (muu kulttuuriperintökohde). Alueen itäisimmässä nurkassa on linnoituksiin liittyvän yhdystien jäännös (kiinteä muinaisjäännös). Myös niiden kohdilla pitää suorittaa arkeologiset tutkimukset.

Helsingin kaupunginmuseo (21.9.2018) toteaa lausunnossaan **Lentoasemankortteleiden kaava-alueen** osalta, että Malmin lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY 2009). Mal-

min lentoasema on valittu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön hyväksymään valikoimaan suomalaisen modernismin merkkiteoksia 1920-luvun lopulta 1970-luvulle. Lentokenttä on myös listattu kansainvälisen World Monument Fundin uhanalaisten kulttuuriympäristöjen joukkoon. Lisäksi se on Europa Nostra Finlandin 2015 listaama Suomen uhanalaisin kulttuuriperintökohde.

Kaupunginmuseo pitää valitettavana, että alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin käynnissä olevasta rakennussuojeluprosessista huolimatta. Malmin lentoasemasta tehty suojeluesitys (10/2015) on ympäristöministeriön arvioitavana. ELY-keskus päätti kesäkuussa 2018, ettei se määrää aluetta suojeltavaksi rakennusperintölain nojalla. Malmin lentoaseman ystävät ry (MLY) on valittanut päätöksestä ympäristöministeriölle. Kaupunginmuseon näkökulmasta tulisi odottaa Ympäristöministeriön päätöstä ennen kuin alueen asemakaavoitusta viedään eteenpäin.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee useita 1. maailmansodan aikaisia linnoitteita (muinaisjäännösrekisterin nrot 1000012094–1000012096) ja historiallisen ajan tienlinjaus, jotka ovat muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Tukikohta XI:n kolme asemaa ovat säilyneet eriasteisesti. Linnoitteista on neuvotteluja asemakaavoituksen, Helsingin kaupunginmuseon ja Museoviraston kesken. Neuvotteluissa on sovittu, että tukikohdat XI:1 ja XI:2 voidaan poistaa suojelun piiristä riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen. Lentoasemalle johtavan tien länsipuolella mäellä sijaitseva asema 3 tulee sijaitsemaan viheralueella ja se tulee merkitä sm-merkinnällä. Kaava-alueella sijaitsee Suomen vanhimpiin kuuluvan tien, Suuren rantatien linjaus käytössä olevine osineen (muu kulttuuriperintökohde) ja tie-rauniona (kiinteä muinaisjäännös). Niiden kohdilla pitää suorittaa arkeologiset tutkimukset.

Lisäksi kaupunginmuseo pitää kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen näkökulmasta olennaisena, että asemakaavoituksella mahdollistetaan kenttäalueen ja kiitoteiden vähintään osittainen säilyminen muistumina kentästä ja sen käytöstä. Tämä tulee osoittaa suojelumääräyksin. Myös asemakaava-alueella sijaitsevien 1940-luvulta peräisin olevien asuinparakkien säilyttämistä tulee tutkia.

Vastine:

Asemakaavoituksen valmisteleminen ei ole ristiriidassa alueen suojeleluun liittyvän päätöksenteon etenemisen kanssa, vaikka prosessien tavoitteet poikkeavat toisistaan. Asemakaavat tullaan valmistelemaan yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Lentoaseman kokonaisvaltainen suojelu on mahdollista tutkia ja arvot turvata maankäyttö- ja rakennuslain säännöksin ja asemakaavoituksella. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittami-

selle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa, eikä maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ole esitenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Kulttuuriympäristön suojeluun liittyvät tavoitteet on huomioitu kaavassa siinä laajuudessa, joka on kaavoituksen muiden tavoitteiden kannalta mahdollinen.

Asemakaava-alueella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäännösten, myös Suuren rantatien, inventoinnista ja tutkimuksesta neuvotellaan suojeluviranomaisten kanssa ja suoritetaan muinaismuistolain edellyttämät arkeologiset tutkimukset. Nallenrinteen alueella sijaitsevien tukikohtien IX:4 ja IX:5 arkeologinen tutkimus on tehty. Tutkimuksen tulokset toimivat jatkosuunnittelun lähtöaineistona.

Lentokentän keskeiset rakennukset lähialueineen säilytetään asema-kaavassa suojelumääräyksin. Lentokentänkortteleiden kaava-alueella sijaitsevalle osalle lentokentän kiitoratojen alueesta on esitetty Lentoasemanpuistoa, jolla säilytetään lentokentälle tyypillinen maiseman avoimuus pitkine näkymineen sekä muistumia kiitoteistä ja niiden rakenteista. Kiitoteiden laaja säilyttäminen ei ole käytännössä mahdollista ilman alueen tulevan asukasluvun olennaista vähentämistä, mutta niiden pitkiä näkymiä vastaavat näkymäakselit ovat kaupunkirakenteen keskeinen elementti. Kaupunginmuseon lausunnossa mainitut asuinparakit ja muu alueen pienimittakaavainen rakennuskanta on inventoitu kaavoitustyön yhteydessä. Osa rakennuksista on mahdollisesti säilytettävissä uuden kaupunkirakenteen puitteissa, mutta kaavassa ei lentoaseman terminaali-alueen ohella tulla osoittamaan laajempia säilytettäviä ympäristökokonaisuuksia.

Yhteenveto mielipiteistä

Kirjallisia mielipiteitä saapui Lentoasemankortteleita koskien 72 kpl ja Nallenrinnettä koskien 21 kpl. Kaavarungon tarkennuksesta järjestettiin lisäksi verkkokysely, johon saatiin 781 mielipidettä.

Malmin lentokentän alueen kaavarungon tarkennus tehtiin yhteisesti koskien Nallenrinnettä ja Lentoasemankortteleita. Kaavarungon tarkennus -vaiheen jälkeen kaavaprosessit jatkuvat omina hankkeinaan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista sekä kaavarungon tarkennuksesta saapuneet mielipiteet koskivat monelta osin molempia kaava-alueita, joten niille on laadittu yhteiset vastineet, joissa vastataan molempia alueita koskeviin mielipiteisiin.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat laaja-alaisesti Malmin lentokentän rakentamiseen liittyviin näkökulmiin. Mielipiteet otetaan huomioon kaavoitustyön edetessä.

Mielipiteitä saatiin seuraavilta yhdistyksiltä: Malmin lentoaseman ystävät ry, Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry, Suomen Ilmailuliitto.

Nähtävilläoloaikana kaavarungon tarkennuksen otsikkona oli ”Malmin lentokentän alue, Nallenrinne ja Lentoasemankorttelit suunnitteluperiaatteet”. Valmisteluaineiston nimeä muutettiin, koska ”kaavarungon tarkennus” vastaa paremmin tämänhetkisen suunnitteluvaiheen sisältöä. Saatua palautetta ei ole muokattu tässä vuorovaikutusraportissa vastaamaan muuttunutta nimeä, vaan palautteessa ja vastineissa viitataan suunnitteluperiaatteisiin.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Mielipiteet koskivat huomattavan laaja-alaisesti Malmin lentokentän rakentamiseen liittyviä näkökulmia. Vastineita ei ole laadittu aihepiireihin, jotka eivät koske Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen kaava-alueita, osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tai kaavarungon tarkennuksen sisältöä ja tavoitteita.

Lentotoiminnan jatkaminen

Valtaosassa mielipiteitä otettiin kantaa lentotoimintaan alueella. Argumentteja esitettiin sekä lentotoiminnan säilyttämisen, että sen lopettamisen puolesta.

Mielipiteissä esitettiin, että lentokentän puolustaminen on propagandaa, monet asukkaat viereisellä pientaloalueella odottavat lentämisen loppua. Hienoa, että tuo alue saadaan vihdoinkin yleishyödylliseen käyttöön. Suunnitelmat ovat hienoja ja kannatettavia. Malmi ei voi toimia Helsinki-Vantaan varakenttänä, koska sinne ei voi laskeutua suurilla matkustajakoneilla. Brommalla ja muilla kaupunkikentillä on ihan oikeaa reittiliikennettä.

Lentokenttä tulee säilyttää, lentokentän toimintaa kehittää ja markkinoida uniikkina nähtävyytenä. Malmin lentokenttä toimii aktiivisesti Suomen toiseksi vilkkaimpana kenttänä ja Suomen suurimpana ilmailun koulutuskeskuksena ja osaamiskeskittymänä. Kentällä on kansallisesti tärkeä merkitys. Malmi on Helsingin ainoa lentokenttä, joka vapaalla aikataululla pystyy palvelemaan bisnes- koulutus- ja harrasteilmailijoita. Toimiva lentokenttä tukee ihmisten perustuslain mukaista liikkumisen vapautta. Ilmailu kehittyy hiljaiseksi ja ekologiseksi liikkumismuodoksi. Sähköisen lentoliikenteen myötä kaupunkikenttien merkitys kasvaa. Pitäisi varautua pääkiitotien pidentämiseen, maastomuokkaukseen ja Tattariharjuntien tunneliin johtamiseen. Taitolentonäytökset ovat suuren yleisön suosiossa. Kaupungin pitää ottaa huomioon ja kunnioittaa eduskunnan Lex Malmi -kansalaisaloitteen yhteydessä hyväksymä lausuma, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätoimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnot voivat jatkua hyvien yhteyksien ja

etäisyyksien päässä. Lausumassa on kerrottu, ettei Malmin toimintaa voida lopettaa ennen korvaavan lentopaikan olemassa oloa. Kenttä toimii meripelastushelikopterien kotikenttänä. Kenttä on turvallisuustekijä koska sitä voidaan käyttää varakenttänä. Asuntorakentaminen on mahdollista hybridimallina, missä kentän 18/36 kiitotien ja sen suoja-alueen ulkopuoliset alueet voidaan kaavoittaa rakentamiselle ilmailutoiminnan loppumatta ja häiriintymättä nyt kun 09/27 kiitotien käyttö on loppunut.

Vastine

Suunnitteluperiaatteiden vastineissa ei oteta kantaa lentotoimintaan. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Yleiskaava, maakuntakaava

Mielipiteissä todettiin, että Helsingin uuden yleiskaavan sekä uudenmaanliiton 4. vaihemaakuntakaavan valitusten käsittely on kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Käyttötarkoituksen vaihtuminen tai tiivistämisen mahdollisuuden lainmukaisuus ei ole siten tiedossa. Asemakaavojen suunnittelu ennen maakunta- ja yleiskaavojen lainvoimaisuutta on kyseenalaista ja tulee keskeyttää. Kuinka kaupunki voi edistää uuteen yleiskaavaan pohjautuvaa suunnittelua ennakoivasti? Asiassa on mahdollista vedota myös EU-tuomioistuimiin ja mahdollisesti myös muihin kansainvälisiin elimiin. Voimassa olevassa maakuntakaavassa lentokenttä on edelleen lentokenttä.

Asemakaavoituksessa ja edelleen ilman lainvoimaa olevassa yleiskaavassa ei ole otettu riittävästi huomioon, mitä Malmin lentoaseman lopettaminen merkitsee sekä pääkaupunkiseudun liikenneinfran, että kulttuuriarvojen näkökulmista sekä muun asemakaavojen mukaisen toiminnan harjoittamisen näkökulmasta myös suunnittelualueen ulkopuolisilla alueilla. RKY- ja luontoarvot tulee ottaa huomioon kaupungin yleiskaavasta oikeusasteille antamien lausuntojen mukaisesti. Uusi yleiskaava on todettu hallinto-oikeudessa laittomaksi kaupunkibulevardien osalta. Kaupunkibulevardien toteutumisella tai toteutumattomuudella on merkittävä vaikutus näiden asemakaavojen liikennetkaisuun. Pitäisi myös odottaa, mitä paikkaa ja lentokenttää liikenneministeriö ehdottaa pääkaupunkiseudun yleisilmailupaikaksi. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ja yleiskaavan 2016 aineistossa viitattu Liikenne- ja viestintäministeriön selvitys 26/2014 sisältää tarkastelun ainoastaan ns. harrasteilmailun siirrettävyyden osalta. Raportin mukaan harrasteilmailun osuus Malmin lentoasemalla on vain noin 10-20 %. Suurimmalta osin on täysin selvittämättä, miten yhteiskuntaa ja elinkeinoelämää palvelevat Malmin lentoaseman toiminnot voivat jatkaa.

Suunnitelmat uudesta alueesta ovat ylimitoitettuja. Miksi Helsingin täytyy kasvaa?

Vastine

Kaupunginvaltuusto hyväksyy kaupunkiympäristön toimialan toimintasuunnitelman, jossa määritellään mm. keskeisimmät asemakaavoitettavat alueet.

Uuden alueen suunnittelu on pitkäjänteistä ja aikaa vievää. Asemakaavoja valmistellaan, jotta asuntorakentaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti uuden yleiskaavan voimaantulon jälkeen. Asemakaavaa valmistellaan yleiskaavan pohjalta, koska se osoittaa kaupungin tavoitteen alueen käytön osalta. Asemakaavan valmistelu on mahdollista ennen kuin yleiskaava on lainvoimainen. Asemakaava viedään päätöksentekoon kun yleiskaava on saanut lainvoiman.

Helsingin hallinto-oikeus antoi 5.2.2018 päätöksensä Helsingin yleiskaavasta jossa Malmin lentokenttää koskevat valitukset hylättiin. Korkein hallinto-oikeus myönsi 30.5.2018 valitusoikeuden Malmin lentokentän maankäyttöön. Korkein hallinto-oikeus (KHO) katsoi päätöksessään 8.11.2018, että edellytykset alueen osoittamiselle yleiskaavassa asuinkäyttöön ovat olemassa. Myöskään maakuntakaavan kulttuuriympäristön vaalimista koskeva ominaisuusmerkintä ei ole esteenä alueen rakentamiselle yleiskaavassa esitetyllä tavalla.

Sekä maakuntakaavojen että uuden yleiskaavan mukaan Malmille tulee asumista, mikäli lentotoiminta lakkaa. Valtioneuvosto päätti 3.4.2014 julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015–18. Siinä linjattiin, että Malmin lentokenttä otetaan asuntokäyttöön ja että valtion toiminnot lopetetaan kenttäalueella mahdollisimman nopeasti, viimeistään vuoteen 2020 mennessä.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi 25.8.2014: "Valtio lopettaa toimintonsa Malmin lentokentällä tavoitteena vuoden 2016 mutta viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä, jonka jälkeen alue palautuu Helsingin kaupungin käyttöön." Tähän sopimukseen perustuen valtio luopui kenttäalueesta vuoden 2016 lopussa.

Valtion päätös lakkauttaa toimintansa Malmin kentällä perustui tavoitteeseen vahvistaa Helsingin seudun toimivuutta ja kilpailukykyä lisäämällä seudun asuntotuotantoa ja sen edellytyksiä.

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti 26.11.2014 ostaa Finavialta ja Senaattikiinteistöltä kiinteistöjä ja 21 rakennusta mm. lentotermiinaali, lentokonehalli, paloasema, auto- ja konehalli sekä asuin- ja talousrakennuksia. Hallintaoikeus maa-alueisiin ja rakennuksiin siirtyi kaupungille vuoden 2017 alussa.

Kaavoitusta ohjaavat valtioneuvoston asettamat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Ne vaikuttavat Helsingin kaavoitukseen ohjaamalla Uudenmaan maakuntakaavaa, joka puolestaan ohjaa Helsingin yleiskaavaa ja sen kautta asemakaavoja.

Kaupungin strategiaohjelmassa Helsingin tavoitteena on tuottaa vuosittain (2019-2021) keskimäärin 7 000 uutta asuntoa hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähelle. Uusien kaupunginosien rakentamisen lisäksi tavoitteena on saada vanhoihin kaupunginosiin täydennysrakentamisen avulla uusia asukkaita ja monipuolisempi väestörakenne turvaamaan alueiden palveluja. Tavoitteena on myös sijoittaa uudet kaupunginosat ja täydennysrakentaminen olemassa olevan ja tulevan raideverkon palvelualueelle ja näin eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Kaavarunkotyön yhteydessä tutkittiin kaupunkibulevardien vaikutuksia Malmin lentokenttäalueen liikenteeseen. Vaikutukset todettiin vähäisiksi, koska bulevardit eivät ulotu Kehä 1:n pohjoispuolelle. Bulevardien tarkempia vaikutuksia selvitetään yleiskaavan toteuttamisohjelmatyössä.

Asemakaava, jatkoprosessi, selvitykset, vaikutusten arvioinnit

Mielipiteissä todettiin, että maankäyttö- ja rakennuslain 9 § edellyttää, että kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavamuutokset ovat asemakaavan 5343 alueella ja siinä alueen käyttötarkoitus on lentoliikennealue (LL). Kaupungin pitäisi selvittää asemakaavamuutosten vaikutukset siviili-ilmailun toimintaedellytyksiin, lisäksi pitäisi selvittää vaikutukset lumenvastaanottoalueelle ja Tattariharjun eteläpuoleisille liikekiinteistöille.

Helsingin kaupungin pitäisi järjestää kansainvälinen suunnittelukilpailu Malmin lentoaseman alueesta alueen maailmanlaajuisen merkittävyyden takia. Alueelle voitaisiin laatia korkeatasoinen oikeusvaikutteinen osayleiskaava, mikä ohjaisi asemakaavoitusta paremmin kuin virkamiestyönä laadittu hyvin suurpiirteinen kaavarunko. Myös Helenin uusi lämpölaitos edellyttää suunnittelukilpailua.

Vastine

Merkittävät vaikutukset selvitetään asemakaavoituksen yhteydessä.

Suunnitteluperiaatteiden vastineissa ei oteta kantaa lentotoimintaan. Lentotoiminnasta ja sen lopettamisesta tehdään päätökset erikseen. Asemakaavoitusta suunnitellaan tilanteeseen, jossa lentotoiminta kentällä on loppunut.

Alueelle on laadittu kaavarunko, joka ohjaa tarkempaa kaavoitusta. Alueelle ei ole tarkoituksenmukaista laatia osayleiskaavaa, koska sitä

vastaavat selvitykset tehtiin kaavarunkotyön ja yleiskaavatyön yhteydessä. Osayleiskaavan laatiminen on tarkoituksenmukaista silloin, jos poiketaan yleiskaavasta. Suunnittelukilpailun järjestämisen edellytyksenä ovat riittävät lähtötiedot ja selvitykset, joiden perusteella suunnittelun reunaehdot määritellään. Alueelle tullaan järjestämään suunnittelukilpailuja sitten kun alueen suunnittelun reunaehdot ovat tarkentuneet riittävästi. Kilpailut voivat koskea mm. jotain osa-alueita, yksittäisiä tontteja tai julkisia rakennuksia.

Miksi juuri Malmin lentokentälle täytyy rakentaa

Mielipiteissä esitettiin, että Malmin kenttäalue on 1,38 km², joten ihan pienestä alueesta ei voi puhua. Tämä siis suljettua aidattua aluetta, yhteensä melu ja suoja-alueineen yli 2,5 km² eli Helsingin mittakaavassa todella iso alue. Uuden alueen mukana tuleva liikenneinfran parannus vaikuttaa myös ympäristön asukkaille positiivisesti. Syitä kentän rakentamiseen on läjäpäin. Miksi pitäisi aina rakentaa muualle? Paikka on hyvä ja keskeinen asuinrakentamiselle. Malmin kenttä on kokonaisuudessaan kaupungin omistuksessa, alue on iso sekä yhtenäinen. Tasainkin se on eli sitä ei tarvitse pahemmin muokata paaluttamista lukuun ottamatta. Alueesta saa viheralueita ja virkistysalueita. Maaperä on normisavimaata. Alue on hyvien yhteyksien päässä toisin kuin Sipoon alue. Koillishelsinkiläiset ansaitsevat uuden tasokkaan asuinalueen. Uusi raitiovaununlinja, uudet kulttuuri- ja liikuntapaikat sekä puistot ovat tervetulleita. Kodikkaan, mutta kaupunkimaisen asuinalueen luominen Helsinkiin on tärkeää myös kasvaneen eriarvoisuuden takia. Sitä tarvitaan nuoruutta ja turismia ihannoivan keskustan "tyhjänpäiväisen viihtymispöhinän" rinnalle.

Helsingissä löytyy paljon tonttimaata. Muualla on asuntotuotantoon paremmin soveltuvia alueita. Sopivia alueita olisivat esim. Ilmalan rata-piha-alue, josta kaupunki voisi saada valtiolta vaihtoalueen. Ilmalassa maapohja mahdollistaisi rakentamisen halvemmalla kuin Malmilla ja liikenneyhteydet olisivat helpommin järjestettävissä paikallisjunia hyödyntäen. Sipoosta hankittu alue Östersundom on edelleen kokonaan hyödyntämättä. Sipoon alueen käyttämättömyyttä on perusteltu mm. luonnonsuojeluun, virkistyskäyttöön ja harvinaisten lajien suojeleamiseen perustuvilla argumenteilla, miksi samat argumentit eivät päde Malmilla? Viikin pelloille voisi rakentaa ja yliopiston maanviljelys siirtää maaseudulle. Kaupunkia pitäisi rakentaa rakentamalla kerros-/tornitaloja keskustaan. Korkea rakentaminen on järkevä ratkaisu. Kaupungissa on miljoona tyhjää toimistoneliometriä, joista valtava osa paikoilla, jotka soveltuvat asuinkäyttöön ja joissa infraa ei tarvitse paaluttaa suohon.

Vastine

Helsingin maankäytön suunnittelua ohjaa yleiskaava, jossa määritellään asemakaavoitettavat alueet. Uuden yleiskaavan lähtökohtana on

ollut väestöennuste, jonka mukaan vuonna 2050 Helsingissä on noin 860 000 asukasta. Malmin lentokenttäalue on uuden yleiskaavan tärkein aluerakentamiskohde, jonka lisäksi asuntorakentamista varten kaavoitettavaa tonttimaata tarvitaan myös muualta. Helsinki tarvitsee kaikki yleiskaavassa asuntorakentamiseen osoitetut alueet, jotta Helsinki pysyy asuntorakentamisen tavoitteessa.

Helsingin hallinto-oikeus antoi 29.11.2019 päätöksensä sekä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan Östersundomin alueen osalta että Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan osalta. Kaavoista oli valittu. Maakuntakaava jää hallinto-oikeuden päätöksen mukaan voimaan, mutta hallinto-oikeus kumoaa Östersundom-toimikunnan yhteisen yleiskaavan hyväksymistä koskevan päätöksen. Östersundomin yleiskaavaa tullaan oletettavasti käsittelemään vielä Korkeimmassa hallinto-oikeudessa eikä alueen toteuttaminen suunnittelu ja toteuttaminen etene alun perin tavoitellussa aikataulussa.

Ilmalan ratapiha-aluetta ei voida osoittaa asuntorakentamiseen koska se on koko maata palveleva varikko, jossa hoidetaan suurin osa kaukojunaliikenteen henkilöjunien huolloista sekä koko Helsingin lähiliikenteen kaluston huolto. Ilmalan varikkoalueen omistaa valtio. Viikkiin on kaupunginvaltuuston vuonna 2016 hyväksymässä yleiskaavassa osoitettu rakentamista suunniteltuun poikittaiseen joukkoliikenneyhteyden tukeutuen. Aluetta koskeva maakuntakaavan merkintä sekä alueen Natura-, maisema-, linnusto- ja kulttuuriympäristöarvot eivät mahdollista peltojen rakentamista.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on laatinut korkean rakentamisen selvityksen, jossa korkean rakentamisen periaatteet on esitetty. Korkeaa rakentamista onkin suunniteltu suosituksen mukaisesti Pasilaan ja Kalasatamaan. Korkea rakentaminen on kaikilla suunnittelun ja toteuttamisen tasoilla vaativampaa ja kalliimpaa kuin ns. normaalirakentaminen sekä sisältää taloudellisia ja kaupunkikuvallisia riskejä. Vaativuutensa takia korkea rakentaminen ei ole ainoa ratkaisu kaupungin kasvuun.

Helsingin kaupunkistrategian mukaan kaupunki halutaan pitää elävänä ja toiminnoiltaan monipuolisena. Elävä kaupunki tarvitsee myös elinkeinotoimintaa palvelevia tiloja eikä kaikkia tyhjiillään olevia toimitiloja ole tarkoituksenmukaista muuttaa asuinkäyttöön.

Catellan viimeisimmän markkinakatsauksen mukaan Helsingissä vajaa-käyttöaste on toimitiloissa ollut 12,2 % (kevät 2018), eli tyhjiillään on ollut Helsingissä 744 000 m² toimitilaa. Optimaalisessa tilanteessa toimitiloja tulisi olla tyhjiillään 7-8 % toimitokannasta, joka takaa vaihtuvuuden ja riittävän tarjonnan. Tyhjät toimitilat sijoittuvat Helsingissä osittain alueille, joiden käyttötarkoituksen muutos on jo käynnissä. Osin tyhjät tilat sijoittuvat alueille ja sijainneille, joissa tilojen muuttaminen asumiskäyttöön ei ole mahdollista.

Keskeiset syyt Malmin lentokentän alueen rakentamiseen:

1. Helpottaa asuntopulaa. Malmin asuntorakentaminen hyödyttää koko Helsinkiä. Helsinki on voimakkaasti kasvava kaupunki, jolle asuntotuotanto on iso haaste. Malmille suunniteltavalla 25 000 asukkaan alueella on iso merkitys. Suuria rakentamisalueita ei Helsingissä enää juuri ole. Onko Helsingillä varaa jättää yli 300 hehtaaria keskellä kaupunkia rakentamatta? Malmi on keskeisellä paikalla Helsingissä ja se on erinomainen paikka asuntorakentamiselle. Sen ympäristössä on valmis infrastruktuuri. On kestäväää rakentaa asuntoja liikenteellisesti toimiville paikoille.
 2. Malmilaisille syntyy uusia asuntoja. Tutkimusten mukaan uusille alueille muutetaan usein juuri lähi-alueilta. Kentän läheisyydessä on nyt paljon omakotitaloalueita, kuten Puistola ja Sunnuntaipalstojen alue. Kentän rakentamisen myötä syntyy uudenlaisia koteja, esimerkiksi kerrostaloja ja rivitaloja.
 3. Mahdollistaa raideyhteydet. Uusia raideyhteyksiä suunnitellaan lentokentän alueelta keskustaan sekä poikittaissuunnassa Myyrmäkeen ja Vuosaaren nykyisen 560-bussilinjan tilalle. Raideyhteydet parantaisivat monen helsinkiläisen liikkumista. Lentokenttäalueen rakentamisen myötä olisi mahdollista, että tulevaisuudessa myös Alppikylä ja Jakomäki voitaisiin saada raideliikenteen piiriin. Ilman lentokenttäalueen rakentamista tälle suunnalle ei käytännössä ole mahdollista tehdä raideliikenteen investointeja.
 4. Tiivistää kaupunkirakennetta. Malmin lentokentän alueen rakentaminen on avain koillisen Helsingin kehittymisessä. Suunnitelmana on yhdistää koillisen Helsingin kaupunginosia, jotka lentokentän alue nyt erottaa. Kaupunkirakenteen tiivistäminen lisää Malmin elinvoimaa ja palveluja. Koillinen Helsinki ei ole tilastollisesti kehittynyt samaa tahtia kuin muut Helsingin suurpiirit. Näin merkittävä määrä uusia asukkaita tuo aikaisempaa monipuolisemmat palvelut ja myös työpaikkoja. Rakentamishanke tuo taloudellista toimeliaisuutta Malmin suunnalle.
 5. Parantaa virkistysmahdollisuuksia. Alueen asukkaille avautuu uusia virkistysmahdollisuuksia, kun suljettu kenttäalue tulee kaupunkilaisten käyttöön. Nykyistä aluetta kiertävää ulkoilureittiä kehitetään yhtenäisenä kokonaisuutena. Uusia reittejä suunnitellaan esimerkiksi kentän poikki Fallkullasta lentoasemarakennuksille sekä Lahdenväylän yli Kivikon liikuntapuistoon.
-

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

Suunnitelmista yleisesti

Mielipiteiden esittäjien mukaan kaavaesittelyssä oli paljon myönteistä ja mielenkiintoisia ratkaisuja. Ei muuta kuin vauhtia suunnitteluun, jotta ihmiset saavat tasokkaita asuntoja ja Malmista tulisi upea kaupunginosa. Hyvää suunnitelmassa on pitkät näkymät muistumina kiitoteistä ja pelloista ennen lentokenttää. Suunnitelma vaikuttaa hyvältä, hyvä kun rakennetaan. Koska näin suuria uusia asuinalueita Helsingissä ei tulevaisuudessa tule, kannattaisi panostaa sekä talojen ulkoasuun, että riittäviin kerrosmääriin. Kun asuntoja tarvitaan Helsingissä, olisi parempi, että rakennetuilla alueilla tehdään selvästi nykyistä korkeampia taloja ja rytmitetään puistoilla ja leveämmillä bulevardeilla asuinalue viihtyisäksi. Tasapaksu suunnittelu ei luo viihtyisää ympäristöä. Rakennettava elinvoimainen asuinalue palveluineen ja hyvine liikenneyhteyksineen eikä mitään nukkumalähiötä. Niitä täällä koillisessa on jo tarpeeksi. Kaupunkimaista mutta luonnon huomioon ottavaa aluetta odotetaan innolla. Käyttäkää nykyisiä kiitoteitä bulevardeina, jolloin alueella on yhteys historiaan. Kiitotiet mahdollistaisivat selkeän ruutukaavan käytön Malmilla, miksi suotta mutkitella? Toivotaan pienehköjä ja moni-ilmeisiä umpikortteleita, joissa myös korkeampi torniosa. Mielellään korkeita rakennuksia, ei pilvenpiirtäjiä muttei matalia taloja hyvälle sijainnille. Lentoterminalien suunnitteluperiaatteet eivät saa tarkoittaa funkista jäljitteleviä halvannäköisiä valkobetonisista laatikkotaloja, jossa betonielementtisaumat ovat näkyvissä.

Toivottavasti suunnitelmat eivät koskaan toteudu. Aluetta ei saa rakentaa. Kymmenien tuhansien ihmisten asunnot ja isot parkkihallit eivät sovi tänne. Mieluummin lentokenttä kuin järkyttävän massiivinen kerrostalokompleksi. Kaavaluonnoksissa vain yksi pieni alue on piirretty esimerkinomaisesti ”valmiiksi” parkkitaloihin kaikkineen. Muu alue on vain silkkaa luonnostelua vailla todellisia visioita mainitun asukasmäärän saavuttamiseksi. Suuren lähiön luomiseen liittyy useita riskitekijöitä. Ehkä ihmiset eivät halua asettua asumaan sinne rakentamisen alkuaikoina, kun palvelut ja infrastruktuuri ovat puutteellisia. Jos uudisrakentaminen epäonnistuu eikä alueesta tule vetovoimaista, niin väestö segregoituu ja alue voi slummiutua. Ihmiset eivät ole halukkaita muuttamaan ongelmamaaperälle ja tiheään rakennettuun lähiöön, kun parempiakin vaihtoehtoja on tarjolla. Rakentamisen hintataso tulee alueen haastavuuden vuoksi olemaan kova.

Vastine

Suunnitteluperiaatteissa esitetään mm. seuraavia periaatteita, jotka koskevat kaupunkirakenteellisia ja –kuvallisia tavoitteita Nallenrinteen ja Lentoterminalien asemakaavoissa:

- Nallenrinteen alueella tavoitellaan materiaaleiltaan ja ilmeeltään monimuotoista ja vaihtelevaa arkkitehtuuria ja kaupunkikuvaa. Lentoasemankortteleiden alueen suunnittelun lähtökohtana ovat suojellut lentokenttärakennukset
- Kiitoteiden akselien päätteinä ovat kaupunkikuvassa erottuvat maamerkkirakennukset.
- Uudenlaiset, toiminnoiltaan monipuoliset ja ilmeeltään vaihtelevat suurkorttelit mahdollistavat erilaiset asumisen ratkaisut. Kortteleissa on useita eri talotyyppisiä ja rakentaminen on mittakaavaltaan vaihtelevaa.

Malmin lentokentän alueen kokonaisuutta on tarkasteltu alueen kaavarungossa. Siinä esitettiin yleispiirteisesti alueen kortteli- ja viherrakennus sekä liikenneratkaist. Kaavarungon yhteydessä tehtyjen havainnekuvien tarkoituksena on alueen kokonaisrakenteen ja mittakaavan hahmottaminen. Alueen asemakaavoitusta tehdään osa-aluekerroksellaan, jolloin niiden suunnittelu tarkentuu. Osa-alueiden asemakaavoitus perustuu kaavarungon linjauksiin. Kaavoittamalla alue osa-alueittain pystytään paremmin vastaamaan ajan kuluessa muuttuviin tavoitteisiin ja vaatimuksiin. Kullekin osa-alueelle luodaan sen suunnitteluajankohdalle ominainen kaupunkirakenteellinen teema.

Koko aluetta esittävässä havainnekuvassa esitetään nyt asemakaavoitettavien osa-alueiden sijoittuminen ja suhde kokonaisuuteen. Nyt kaavoitettavien alueiden suunnittelun tarkentuessa niistä tehdään yksityiskohtaisempia suunnitelmia havainnollistavia kuvia.

Rakentamisen laatutasoa ohjataan asemakaavamääräyksillä, ja tontinluovutusehdoilla.

Malmin lentokentän alueella noudatetaan kaupunginvaltuuston hyväksymää asumisen ja maankäytön ohjelmaa (AM-ohjelma) AM-ohjelmalla ohjataan alueiden kehittymistä asujaimistoltaan monipuolisiksi ja ehkäistään alueiden segregoitumista. Kaikilla Helsingin uusilla aluerakentamisalueilla asuntojen hallintamuotojakauma on ohjelman mukainen.

Alueiden mitoitus

Saapuneissa mielipiteissä pidettiin hyvänä mittakaavallista vaihtelua rakentamisessa (kerrostaloja ja pientaloja ja matalampaa rakentamista), torneja ei haluttu. 25 000 asukkaan uuteen asuinalueeseen pitäisi suhtautua ehdottomana alarajana ja pyrkiä lähemmäs 40 000. Pienimuotoinen rakentaminen on ihan mahdollista. Korkein rakentaminen on hyvä sijoittaa Nallenrinteen alueelle, erityisesti Tattariharjuntien ja nykyisen teollisuusalueen lähelle. Kuitenkin niin, etteivät varjosta pientaloaluetta. Erityisen korkeaa rakentamista (yli 10 krs.) tulisi välttää,

sillä Koillis-Helsinki on yleisesti matalaa. Ympäristössä asuvat asukkaat arvostavat alueen rauhaa ja luonnonmukaisuutta.

Kaavoitus on liian tiivis ja liian korkea. Pysäköintitalo vaikuttaa tarpeettoman suurelta. Suunnitelmissa olevat rakennukset eivät millään lailla vastaa mielikuvasanailua puistomaisesta kaupungista. 8–16 kerroksiset betonitalot eivät ole mitenkään puistomaisia. Lupaukset kehittää Malmista vihreä ja turvallinen sekä viihtyisä kaupunginosa tuntuu jääneen vaalihöpinäksi. Yhteensä n. 40 hehtaarin alueelle kaavaillaan 4500 asukasta eli asukastiheydeksi tulee huikeat 11 000 - 12 000 asukasta neliökilometriä kohden. Tämä asukastiheys vastaa Helsingin ydinkeskustan asukastiheyttä linnuntietä noin 12 km:n päässä ydinkeskustasta. Kaavoituksessa on ajateltu paljon lähempänä noin 7 km:n päässä ydinkeskusta jättää suuria alueita (Vanhankaupunginlahden Natura-alue) mukaiseksi alueeksi. Asuinalueesta ollaan tekemässä Tukholman Rinkeby:n kaltainen ongelmalähiö. Mennyttä ovat asumisviihtyvyys, luontoarvot ja kaikki se, minkä vuoksi me asukkaat olemme viihtyneet tällä heterogeenisella asuinalueellamme. Mainio esimerkki integroituneesta, toimivasta yhteisöstä, joka tulisi hajoamaan tukkoisen rakentamisen myötä.

Mikä on Malmin lentokentän asuinrakennusten tonttien rakennustehokkuus (e) kun puisto-alueita ei oteta huomioon? Havainnollistamisen vuoksi olisi hyvä tietää Fallkullan asuinalueen tonttitehokkuus. Miten on otettu huomioon kriisiajan tarpeet vapaalle tilalle, aukioita tarvitaan.

Vastine

Suunnitteluperiaatteissa esitetään mm. seuraavia periaatteita, Nallenrinteen ja Lentoasemankortteleiden asemakaavojen mitoituksista:

- Uudisrakennusten korkeus vaihtelee 2–16 kerroksen välillä. Suurin osa rakennuksista on 5–8 kerroksisia.
- Nallenrinteen aluetta suunnitellaan noin 2 500 asukkaalle ja Lentoasemankortteleiden aluetta noin 2 000 asukkaalle. Alueiden kokonaiskerrosala on yhteensä noin 220 000 k-m².

Malmin lentokentän alueen mitoitus on määritelty Helsingin uudessa yleiskaavassa noin 25 000 uudeksi asukkaaksi. Tavoite on mitoitettu huomioiden alueen koko ja sijainti kaupunkirakenteessa. Alueen tehokkuus on näin arvioiden hiukan matalampi kuin Arabianrannassa, Herttoniemenrannassa tai Aurinkolahden alueella. Uudessa yleiskaavassa Lentoasemankortteleiden ja Nallenrinteen alueiden korttelitehokkuudeksi on määritelty pääasiassa 1,0-2,0. Lisäksi alueille tulee virkistys- ja viheraluetta Alueiden tonttitehokkuudet tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Fallkullan alueella kerrostalojen korttelitehokkuus on keskimäärin 0,81 kun korttelitehokkuuksia määritettäessä on laskettu mukaan kutakin korttelia palvelevat LPA-alueet.

Palvelut ja toiminnot

Saadussa palautteessa kysyttiin mm. mitä palveluja alueelle tulee? Kuinka monta päiväkotia ja koulua ja minne ne rakennetaan? Missä ovat kaupat ja tuleeko niitä riittävästi? Kivijalkaliikkeiden lisäksi tarvitaan myös isoja marketteja. Nykyisin ympäröivän alueen kauppatilanne on huono. Ei yhtäkään jättikauppakeskusta enää, vaan kivijalkakauppoja pääkatujen varsille. Voiko tuonne sijoittua yritystoimintaa laajemmassa mitassa, myös tuotannollista toimintaa? Kaupungissa tulee olla muutakin kuin nukkumalähiöitä, miksi kaikki toiminta häädetään kaupungista. Tattariharjuntien varteen on suositeltavaa sijoittaa liikerakentamista ja palvelu- ja liiketiloja koska aluetta leimaa teollisuusalue ja moottoritien läheisyys.

Asukkaille tulee antaa vapaus muokata asuinympäristö heidän halumaansa suuntaan. Kauppatorin päihittävä torialue, jossa perinteisen oranssinväriset torikatokset saavat hedelmät ja marjat hehkumaan. Korttelikaupat, lapset, vanhukset, basaarikauppiaat, keppikansa, pyörätuolin pyörittäjät, junat, pyörän eri versiot, ratikat ja sähköautot, torimyyjät risteilevät sopuisasti malmibulevardeilla. Lasten liikennekautunki lentokenttineen ja leikkilentokoneineen pörrää sen yläpuolella! Varhaisteineille katoksellinen hengailupaikka kännykän latauspisteineen, ikäihmisille ja nöreille yhteinen arjen apuvälineiden innovointikeskus. 3d-halli, jossa voi kipee ja köyhä tehdä ilmaisia virtuaalimatkoja ja ehkä jokunen ilmastonmuutoksesta huolissaan oleva z-sukupolven edustajakin. Malmin kentälle tulisi toteuttaa kulttuuritoimintoja kuten Tartossa, kaiken ei tulisi kasaantua keskustaan, esim. Kööpenhaminan Louisiana. Taiteilijat, arkkitehdit ja luonnonsuojelijat voisivat suunnitella museorakennusten sijaan uutta metropolikulttuuria.

Vastine

Malmin lentokentän alueelle laaditaan palveluverkkoselvitys, jossa selvitetään alueen päiväkotien ja koulujen tarve ja palveluja rakennetaan tarpeen mukainen määrä. Alustavan arvion mukaan alueelle rakennetaan kaksi suurta koulua. Toista kouluista suunnitellaan Lentoasemankortteleiden asemakaava-alueelle Lentoasemanpuiston laidalle. Alueilla varaudutaan tarvittavien päiväkotien rakentamiseen.

Malmin lentokentän alueelle on laadittu kaavarunkotyön yhteydessä kaupallinen selvitys. Selvitys toimii lähtökohtana, kun alueen liiketilöiden mitoitusta määritellään. Tavoitteena on, että lentokentän alueelle tulee hyvät kaupalliset palvelut. Samalla Malmin aseman seutua kehitetään, jotta sen palvelutarjonta kasvaisi. Malmin lentokentän alueen suurimmat palvelut sijoittuvat alueen keskustaan. Keskusta tullaan kaavoittamaan Nallenrinteen ja Lentoasemakortteleiden jälkeen. Ilmasillan tien ja muiden keskeisimpien kaupunkitilojen maantasokerrokseen sijoitetaan liike- ja palvelutiloja.

Suunnitteluperiaatteiden tavoitteena on rakentaa toiminnallisesti monipuolisia asuinalueita. Rakennetaan ympäristöä, jossa erilaiset elämäntavat, moninainen ja rikas kaupunkielämä sekä ruohonjuuritason toiminta voivat toteutua.

Minkälaisia asuntoja alueelle rakennetaan?

Mielipiteissä kysyttiin mm. tuleeeko alueelle omistusasumista? Millainen hallintamuotojakauma alueelle tulee? Tuleeko isoja asuntoja? Tuleeko senioriasumista? Toivottavasti suunnitellaan myös opiskelija-asuntoja. Rakentamisessa pitäisi ottaa huomioon esteettömyys. Lentokentän alueella pitäisi olla myös vanhusten palvelutalo. Rakennettavat korkeatasoiset talot pitää suunnata köyhille ja maahanmuuttajille vuokra-asuntoina. Asunnot voisivat olla innovatiivisia, voisi olla kerrostaloja jossa on välikerroksia, olisi terasseja/pihaa maanpinnan yllä.

Vastine

Malmin lentokentän alueella noudatetaan kaupunginvaltuuston hyväksymää asumisen ja maankäytön ohjelmaa (AM-ohjelma). Kaikilla Helsingin uusilla aluerakentamisalueilla asuntojen hallintamuotojakauma on ohjelman mukainen. Suunnitteluperiaatteissa esitetään asumisvaihtoehtoiltaan monipuolista aluetta, joka vastaa asumisen erilaisiin tarpeisiin eri elämäntilanteissa.

Asuntojen hintataso

Mielipiteissä esitettiin seuraavaa: Mikä on arvio ja tavoite alueen asuntojen toteutuvasta hintatasosta ja rakentamisen vaikutus Helsingin yleiseen asuntojen hintatasoon? Maaperän vuoksi tonttikustannukset ja asuntojen hinnat nousevat tavanomaista korkeammiksi. Uusien liikenneyhteyksien rakentaminen on huomioitava asuntojen hinnoissa.

Vastine

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset selvitetään asemakaavoituksen edetessä.

Rakentamisjärjestys

Mielipiteissä kysyttiin, miksi rakentaminen aloitetaan kiitotien päästä siten, että lentotoiminta häiriintyy? Alueen rakentaminen tulisi toteuttaa siten, että lentotoiminta voi jatkua mahdollisimman pitkään. Muussa tapauksessa kenttäalue jää todennäköisesti ilman kaupungille tuloja tuottavaa käyttöä kymmenien vuosien ajaksi. Rakentamisjärjestyksellä tulee maksimoida kenttäalueen tuottamat tulot kaupungille. Pohjoinen alue eli Suurmetsäntien varsi täytyy ehdottomasti rakentaa viimeisenä.

Vastine

Rakentaminen aloitetaan etelästä, Tattariharjuntien vierestä, jolloin voidaan tukeutua olemassa olevaan infraan, katualueisiin sekä joukkoliikenteeseen. Rakentamisen vaiheistuksella pyritään takaamaan myös ympäröivän katuverkon toimivuus. Tavoitteena on, että Ilmasillan eritasoliittymä toteutetaan alueen rakentamisen alkuvaiheessa. Uusi katuyhteys tukee alueelle rakennettavaa raideyhteyttä, joka tulee palvelemaan koillisen Helsingin sujuvia joukkoliikenneyhteyksiä.

Lentämisen päätyttyä alue pyritään avaamaan mahdollisimman nopeasti julkiseen käyttöön kaikille kaupunkilaisille avoimeksi virkistysalueeksi. Lopputilanteessa tavoitteena on hyvä asuinympäristö. Alueen vuokratulot eivät määritä rakentamisjärjestystä.

Alueelle laaditun alustavan rakentamisjärjestyksen mukaan Suurmet-säntien varsi tulee rakentumaan viimeisimpien alueiden joukossa 2030-luvulla.

Rakentamisaika

Mielipiteissä esitettiin, että arvio rakentamisajasta (2020–2040) on liian lyhyt. Siihen pitää lisätä työpajassakin kerrottu 10 vuotta. Jos ehdotetussa ajassa pitäisi rakentaa asunnot kaikille 25000 asukkaalle, pitäisi rakentamisvauhti olla: $25\ 000 \text{ asukasta} / 20 \text{ vuotta} / 2,3 = 543 \text{ asuntoa}$ vuodessa (2,3 hlö/perhe). Tämä ei ole realistista, kun alueen pohjarakentaminen vaatii stabilointia ja paalutusta. Kaupungin asemakaavaosasto on ns. runkokaavatyöpajassa kertonut, että rakentaminen kestää 30 vuotta ja että rakentaminen suoritetaan vaiheittain. Miten ihmisessä alueella voisi asua samanaikaisesti paalutuskoneiden jylinässä vuosikausia?

Vastine

Esitetty arvio rakentamisajasta perustuu tämänhetkisiin tietoihin ja tehtyihin tutkimuksiin ja tulee tarkentumaan suunnittelun edetessä. Kaupungin tämänhetkinen arvio rakentamisajasta on 2020–2045.

Suuren aluerakentamiskokonaisuuden rakentaminen tapahtuu vaiheittain, osa-alue kerrallaan. Ensimmäisen osa-alueen valmistuttua ja asukkaiden muutettua ovat vielä seuraavat osa-alueet rakenteilla eikä kaikkien osa-alueiden rakentaminen ole vielä edes alkanut. Rakentamisaikaista haittaa, melua, pölyä, työmaaliikennettä, lähipalveluiden puutetta jne. ei pystytä täysin välttämään, mutta haittaa pyritään minimoimaan rakentamalla laaja kokonaisuus valmiiksi osa-alue kerrallaan. Tavoitteena on, etteivät uudet asukkaat joudu kärsimään työmaan haitoista kohtuuttoman pitkään.

Tontinluovutus

Mielipiteissä esitettiin, että kaupunki ei ole ilmeisesti itse rakentamassa aluetta. Rakennusyritysten valinta tulee olla lainmukainen ja läpinäkyvä. Miten yritykset valitaan ja mitä yrityksiä aluetta on tulossa rakentamaan?

Vastine

Tontinluovutuksessa tullaan noudattamaan kaupungin normaalia tontinluovutusprosessia. Helsingin kaupunki luovuttaa asuntotontteja pääasiassa yleisten tonttihakujen kautta. Osa tonteista luovutetaan erikseen järjestettävillä laatu- tai hintakilpailuilla.

Asuntotonttien luovutuksen menettelytapoja ovat:

- Yleinen asuntotonttihaku (noin kerran vuodessa)
- Ilmoittautumismenettelyt (noin kerran vuodessa)
- Yleinen omakotitalotonttihaku (noin kahden vuoden välein)
- Jatkuva tonttihaku (koko ajan vireillä)
- Ilmoittautumis- ja neuvottelumenettelyt (vuosittain 2-3 kertaa)
- Hinta- ja laatukilpailut (vuosittain 1-5 kertaa)

Kentän suojelevarvot

Saadun palautteen mukaan historiaa on säilytettävä, tässä näkökulma on otettu hienosti huomioon. Voidaanko RKY-alueelle rakentaa? Mikä on RKY-alueen status?

Malmin lentoasema on RKY-aluetta ja valtakunnallisesti merkittävä suojelukohde. Sillä on myös huomattava kansainvälinen arvo modernin arkkitehtuurin, liikenne- ja lentotoiminnan esimerkinä. Toimivana lentokenttänä arvo tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Rakennusten säilyttäminen ei riitä, myös toiminta täytyy suojella. Suojelevarvot on otettava kaavasunnittelun lähtökohdaksi ja nykyinen RKY-alue on suojeltava asemakaavoituksella nykytilassaan. Nykyiset suunnitelmat on tehty vastoin helsinkiläisten enemmistön tahtoa, ja ne antavat Helsingistä huonon kuvan kulttuurikaupunkina.

Ilmailu- ja liikennehistoriallisena monumenttina Malmin lentoaseman erityinen arvo liittyy sen ilmeen säilymiseen alkuperäisenä. Kansainvälinen World Monuments Fund (WMF) valitsi Malmin lentokentän maailman sadan uhanalaisimman kulttuuritaiteen listalle vuosina 2003 ja 2005. Malmi on ensimmäinen luetteloon hyväksytty ilmailukohde ja samalla ensimmäinen suomalainen kohde. Euroopan johtava kulttuuriperintöjärjestö Europa Nostra valitsi vuonna 2016 Malmin yhdeksi Euroopan seitsemästä uhanalaisimmasta kulttuuriperintökohteesta. Lentoasema on listattu modernin arkkitehtuurin merkkikohteita kartoittavan

kansainvälisen DoCoMoMo-työryhmän Suomen kohdevalikoimaan. On esitetty arvioita, että kulttuuriarvot ovat niin merkittävät, että alueelle pitäisi hakea Unescon maailmanperintökohde -statusta.

Asemakaavasuunnitelmat eivät noudata Helsingin kaupungin ympäristöhistoriaselvityksen suosituksia, joissa mainitaan, että "Perustamisvaiheen rakennukset ja kiitotiet on syytä suojella sekä yksittäisinä rakenteina että maisemaltaan". Suunnitelmassa esim. kiitoteitä ei ole esitetty suojeltaviksi ja myös maiseman säilyminen suosituksen mukaisena on kyseenalaista. Lisäksi esitetään; "On ilmeistä, että Malmin lentoaseman kulttuurihistorialliset arvot säilyvät parhaiten ilmailutoiminnassa." Ja "Malmin lentoaseman suojelu- ja kehittämisperiaatteiden tulee lähteä siitä, että alkuperäisen arkkitehtuurin arvokkuus säilyy tai se palautetaan, ja mahdollinen uusi käyttö ja lisärakentaminen toteutetaan sen ehtoilla. "Arkkitehtuurin arvokkuuteen" kuuluu, että rakennus on sille sopivassa käyttötarkoituksessa. mieluiten siinä, johon se on alun perin suunniteltu."

Vastine

Lentokenttä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY, Museovirasto 2009) ja sen on kansainvälisessä tarkastelusakin katsottu olevan arvokas kohde (DoCoMoMo, World Monument Fund). RKY on maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttö-tavoitteiden mukainen inventointi kulttuuriympäristöjen osalta. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 30.10.2014) kiitoradat kuuluvat osana arvokkaaseen kulttuuriympäristöön. Kentällä on liikennekulttuurihistoriallinen arvo vanhana merkittävänä lentokenttänä. Europa Nostra -järjestö (kulttuuriperintöalan kansalaisjärjestöjen Euroopan laajuinen liitto) nimesi vuonna 2016 Malmin lentokentän yhdeksi Euroopan seitsemästä uhanalaisimmasta kulttuuriperintökohteesta. Statuksella ei ole juridisia vaikutuksia.

Lentokentän arvokkaat rakennukset tulevat säilymään ja ne suojellaan asemakaavassa. Lentoasemalle tyypilliset piirteet huomioidaan mahdollisimman hyvin maakuntakaavan edellyttämällä tavalla: "Yksityiskohteisemmassa suunnittelussa huomioidaan kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen, sen kokonaisuus ja identiteetti." Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan Malmin kehittäminen asuinalueeksi vaikuttaa mahdolliselta ja lentoasemalle tyypillisten piirteiden säilyminen tulee huomioida.

Museoviraston RKY-inventoinnin mukaan terminaalirakennuksen lisäksi valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön kuuluvat lentokonehalli ja kiitoradat. Ilmailukäytön jatkuminen turvaisi parhaiten lentoaseman kulttuurihistoriallisen merkityksen säilymisen.

RKY- kohdekuvauksen perusteella alueen arvo on esitetty kytkeytyvän erityisesti alueen rakennuksiin ja rakenteisiin. Toiminnan säilyttäminen

sinänsä tukee tässä kuten muuallakin rakennuksiin liittyvien arvojen säilymistä, jos ne pysyvät käytössä. RKY-inventointi sinänsä ei voi kohdistua esimerkiksi rakennuksessa harjoitettavaan toimintaan. RKY-inventoinnilla ei voi perustella toiminnan säilyttämistä.

Alueen suojeluarvoja on käsitelty myös Museoviraston kannanottoon tehdyssä vastineessa.

Kulttuurihistoria, linnoituslaitteet

Mielipiteissä esitettiin, että kaupunkisuunnittelussa on tärkeää säilyttää ajallinen kerrostuneisuus ja erityisesti lentokenttää edeltäneitä historiallisia tunnusmerkkejä. On tärkeää säilyttää mahdollisimman paljon 1. maailmansodan linnoituslaitteita. Niitä voidaan hyödyntää puistoalueiden suunnittelussa. Niiden tutkimukselle on varattava riittävät resurssit. Positiivista että vanha tielinjaus on säilytetty. Miten linnoituslaitteita on tarkoitus hyödyntää jatkossa?

Vastine

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty, että historia ja ajallinen kerrostuneisuus tehdään näkyväksi uudessa kaupunkiympäristössä. Muinaismuistolain nojalla suojellut 1. maailmansodan aikaiset linnoituslaitteet tullaan inventoimaan ja arvottamaan kaavoitustyön edetessä. Jatko-suunnittelun tavoitteena on säilyttää ja joiltain osin kunnostaa puistoalueille sijoittuvia linnoituslaitteita sekä tuoda niitä esille puistoalueen rakenteina. Nallenrinteen alueella sijaitsevien tukikohtien IX:4 ja IX:5 arkeologinen tutkimus on tehty. Tutkimuksen tulokset toimivat jatko-suunnittelun lähtöaineistona.

Terminaalirakennus

Mielipiteissä kysyttiin, mitä toimintaa tulee terminaalirakennukseen? Nyt olisi aika entisöidä tuhattu terminaalirakennus.

Vastine

Tuleva toiminta ei ole tiedossa. Terminaalista ja hangaarista on laadittu rakennukset suojeleva asemakaavaehdotus, jonka mukaan rakennukseen voi tulla julkisia palvelutiloja, liike-, opetus-, varasto- ja näyttelytiloja, kokoontumistiloja, kahvila- ja ravintolatiloja sekä liikuntaa ja vapaa-ajan toimintaa palvelevia tiloja.

Kestävä rakentaminen, Hiilineutraali kaupunginosa

Mielipiteissä kysyttiin, missä ovat vihreät ratkaisut kuten aurinkopaneelit kaikkiin taloihin sekä tuulivoimalat? Alueelle sijoitettava muutama hävikkiruokakaappi ja kierrätys tehtävä mahdollisimman helpoksi. Pienta-

loissa luonnonläheisyys toteutuu luonnollisella tavalla, energiatehokkuus ja esim. aurinkoenergian hyödyntäminen on parhaiten käytettävissä.

Vastine

Suunnitteluperiaatteissa on seuraavat kestävästä rakentamista edistävät periaatteet:

- Tavoitteena on rakentaa hiilineutraali kaupunginosa, joka tukee kaupungin tavoitetta hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.
- Laaditaan alueellinen energiaselvitys alueen hiilineutraaliuden saavuttamiseksi. Selvityksessä kartoitetaan mahdollisuudet uusiutuvien energiamuotojen hyödyntämiselle alueella.
- Alueiden rakentamiselle asetetaan energiatehokkuusvaatimus ja hiilijalanjäljen laskentavaatimus.
- Alueille määritetään alueellinen viherkerrointavoite.

Viheralueet

Mielipiteissä pidettiin hyvänä, että luonto huomioidaan suunnitelmissa ja lenkkipolku säilyy. Virkistysaluetta tulee lisää ja puistosilta Kivikon liikuntapuistoon, jossa on hyvät ulkoilumaastot, laajentaa ulkoilumahdollisuuksia valtavasti. Lentokenttäalue on avattava asukkaiden käyttöön mahdollisimman nopeasti ja aluetta rajaava aita poistettava. Annetaan ihmisille vapaus kulkea kentällä ja ottaa tila käyttöön.

Luonto ja eläimistö pitäisi jättää rauhaan kenttää ympäröivillä alueilla. Alueen ympärillä olemassa oleva puusto ja metsät on säilytettävä. Suunnitelman puistot ovat liian pieniä. Kaupunkiluonto on Helsingissä vähissä eikä sitä saa nakertaa. Kuinka nykyistä avaruuden kokemusta voidaan tuoda uudelle alueelle ja sen virkistysreiteille. Purouoman läheisyydessä pitäisi olla enemmän puistokäytäviä.

Viheralue menetetään kun kenttä rakennetaan. Kaupungin tutkimusten mukaan alue on erityinen luontoympäristö, alueen asukkaiden tärkeä virkistysalue ja Koillis-Helsingin henkireikä. Koillis-Helsingin ulkoilu ja virkistysalueet ovat nykytilanteessa niukkoja alueen väestömäärään nähden.

Vastine

Puistoverkosto on koko lentokentän alueen keskeinen suunnittelun lähtökohta. Verkosto liitetään ympäristön puistoalueisiin ja reitteihin. Kaavarungon mukaisesti alueen puistot tulevat lisääntymään ja virkistys-

mahdollisuudet paranemaan. Kun alue samalla liitetään nykyistä paremmin Viikki-Kivikon vihersormeen, paranevat alueen virkistysarvot kaupunkiympäristön näkemyksen mukaan nykyisestä. Suunnittelun tavoitteena on, että Malmin lentokentän alueen muutosten myötä koko Koillis-Helsingin virkistys- ja viheralueet lisääntyvät ja monipuolistuvat. Ensimmäiset osat kaavarungon mukaisesta puistoverkostosta kaavoitetaan Nallenrinteen ja Lentoasemankorttelin asemakaavoissa.

Alueen suunnittelun lähtökohtana on, että tulevat viheralueet avataan mahdollisimman nopeasti ihmisten käyttöön ja rakennetaan vaihteittain eri tyypisiksi puistoalueiksi. Ennen rakentamista puistoalueita on mahdollista hyödyntää erilaisten väliaikaistoimintojen ja -tapahtumien käytössä. Nykyisin kenttä on aidattua liikennealuetta, jonne suurella yleisöllä ei yksittäisiä tapahtumia lukuun ottamatta ole pääsyä. Kun lento toiminta loppuu, nykyinen lentokenttää kiertävä aita poistuu ja kenttä-alue tulee kaupunkilaisten käyttöön. Kentän läpi kulkevien virkistysyhteyksien ja uusien puistojen rakentaminen tuo alueelle uutta virkistysympäristöä.

Alueelle tullaan rakentamaan erikokoisia ja eriluonteisia puistoja. Puistojen suunnittelu on vielä yleissuunnitelmatasolla ja puistokäytävien määrä ja linjaukset tulevat tarkentumaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Puistoalueita tullaan suunnittelemaan niin, että niissä on alueita monipuoliseen virkistyskäyttöön. Lentokentän reuna-alueilla olevia metsäisiä puistoalueita tulee säilymään osana tulevia puistoja. Myös osa uusista puistosta tulee olemaan luonteeltaan luonnonmukaisia. Puisto- katu- ja piha-alueille tullaan istuttamaan uusia puita.

Alueen luontoarvot

Mielipiteissä esitettiin, että Helsingin kaupungilla on paljon luontoselvityksiä mutta niitä ei ole tuotu kunnolla esille esittelytilaisuuksissa. Suojeltuja ja harvinaisia lajeja on paljon tällä alueella. Nämä on dokumentoitava ja esitettävä kaavassa tarkasti. Asemakaava-alueilla tehdyt luontoselvitykset ovat olleet suppeita ja niistä useissa ehdotetaan lisäselvityksiä. Metsäselvitys puuttuu kokonaan järeää, vanhaa puustoa kasvavasta metsäisestä viheralueesta, joka sijaitsee Lentoasemankortteleiden kaakkoiskulmassa, Tattariharjuntien pohjoispuolella ja joka on tuotu esiin ja rajattu Faunatican Malmin lentokentän alueen huomionarvoisten perhoslajien selvityksiä vuonna 2016 -raportissa. Kaava-alueiden luontoselvityksiä olisi hyvä täydentää ennen suunnittelun etene- mistä. Esitetyssä asemakaava-aineistossa ei ole otettu huomioon Helsingin ympäristölautakunnassa ja Ympäristökeskuksen asiakirjoissa viime kunnallisvaalikaudella esiintuotuja seikkoja, joiden perusteella Malmin alueen rakentaminen vaarantaa tai saattaa vaarantaa alueella olevien suojeltavien ns. direktiivilajien ja luontotyyppeiden olemassaolon.

Paalutus- ja rakennustyöt tuhoavat luontoarvot todennäköisesti.

Suunnitteluperiaatteet esittävät Tattariharjuntien pohjoispuolista metsäistä viheraluetta korttelialueeksi. Se voitaisiin hyvin säilyttää tehokkaan rakentamisen keskellä luonnon monimuotoisuutta rikastavana virkistysalueena, jossa nykyinen vanha, arvokas puusto säilyy. Kaava-aineistoon kuuluva Malmin lentokenttäalueen yleisten alueiden yleisuunnitelma korostaa kaava-alueen reunametsien merkitystä: ”Lentokenttää reunustavat vanhat metsät ovat arvokkaita monimuotoisuuden lisääjiä.

Kaupungin luontotietojärjestelmässä arvotetaan matalaksi leikattu puustoalue Nallenrinteen kaava-alueella 2. luokan arvokkaaksi lintualueeksi. Koska alueen useissa suunnitelmissa korostetaan luonnon monimuotoisuuden lisäämistä, kannatamme lintualueen säilyttämistä osittain nykyisessä muodossaan. On myös perusteita miettiä sellaista kaavallista ratkaisua, jossa Nallenrinteen kaava-alueen poikki kehitettäisiin itä-länsisuuntainen metsäinen vyöhyke, joka parantaisi Sepänmäen metsien ja Kivikon metsien kytkeytyneisyyttä. Tällainen ratkaisu edellyttäisi myös Lentoasemankortteleiden kaava-alueen eteläosan vanhan metsän säilyttämistä. Kiitoratojen välissä olevia lajirikkaita niittyjä tulisi säilyttää sellaisenaan

Nallenrinteen kaava-alueen luoteisosan luontotietojärjestelmässä tunnistettu arvokas lehtometsäalue on syytä osoittaa asemakaavassa arvokkaana luontokohteena (luo tai sl), jonka kaavamääräys riittää turvaamaan alueen puuston kehittämisen jatkossa mahdollisimman luonnontilassa.

Myös Nallerinteen kaava-alueen kaakkoisosan metsäinen alue sekä Lentoasemankortteleiden eteläosan metsäinen alue tulee huomioida säilyvänä metsäisenä viheralueena, jonka kaavamääräykset huomioivat metsien luonteen tärkeänä itä-länsisuuntaisena ekologisena yhteytenä.

Viherkertoimen käyttö on kannatettavaa. Toivottavasti kaavassa määritellään myös pihojen suunnittelu tukemaan viheralueita- ja yhteyksiä.

Vastine

Suurella osalla Malmin lentokentän alueesta on merkitystä luonnonarvojen kannalta. Kentän luontoarvot liittyvät erityisesti laajaan, aukeaan heinikkoiseen ja reunoiltaan pensaikkoiseen kiitoratoja ympäröivään alueeseen sekä Tattarisuon teollisuusalueen reunojen metsiin, jotka ovat linnuston ja metsäluonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita. Lentotoiminnan takia suljettu alue on lintujen kannalta rauhallinen ympäristö.

Kentän alueella esiintyy runsaasti avo- ja pensaikkomaiden linnustoa. Alueella on aikaisemmin havaittu myös lintudirektiivin liitteen I lajeja ja Suomen vastuulajeja. Myös alueen muu eläimistö on monipuolista.

Tällä hetkellä kasvillisuuspintaista, osittain varsin rauhallista, aluetta muuttuu rakennetuksi, mikä vaikuttaa alueen nykyisen eläinlajiston olosuhteisiin heikentävästi. Merkittävin vaikutus on lentokentän alueen avomaan ja pensaikkojen linnuston taantuminen avoimen alueen kutistuksessa. Linnustoltaan monipuolisimmat alueet (Fallkulla, Longinojan varren eteläosat sekä kentän itäpuolinen metsäalue) jäävät kokonaan tai osittain rakentamisen ulkopuolelle ja niillä vaikutukset jäävät pienemmiksi. Vuonna 2015 kaavarungon valmistelun yhteydessä tehdyssä selvityksessä alueelta ei löytynyt erityisesti suojeltavia lajeja, mutta alue todettiin linnustoltaan monipuoliseksi. Jatkosuunnittelussa arvioidaan vaikutuksia lintudirektiivin lajien suotuisan suojelun tason toteutumiseen.

Asemakaavoitusta ohjaavassa Malmin kaavarungon suunnittelussa on huomioitu nykyiset luonto- ja virkistysarvot. Uuden asuinalueen rakenne perustuu puistoverkkoon, jonka osana säilyy nykyisiä luontoalueita, mukaan lukien osa kenttää ympäröivistä arvokkaista metsistä.

Tällä hetkellä ei ole tiedossa, että alueella olisi kohteita tai lajeja, jotka muodostaisivat ehdottomia lainsäädännöllisiä esteitä rakentamiselle. Kevään ja kesän 2015 aikana alueella tehtiin uusi lintuselvitys. Kaupungin ympäristökeskuksen ylläpitämässä luontotietojärjestelmässä on kattava tieto alueen luontoarvoista. Luontotietojärjestelmässä listattujen arvojen lisäksi alueella on mahdollisesti (alustavaa tietoa kentän alueen toimijoiden itse teettämistä selvityksistä) uhanalaisia hyönteisiä. Avomien elinympäristöjen supistuessa tullaan selvittämään tarvetta ottaa huomioon viheryökkösen ja muiden uhanalaisten perhoslajien säilyttämismahdollisuuksia jollain osalla suunnittelualuetta. Jatkosuunnittelussa arvioidaan myös mahdollisuutta kehittää suunnitteluratkaisuja, joilla lepakot voivat edelleen käyttää nykyisen lentokentän aluetta saalistusalueenaan.

Osa Tattarisuon eteläosan ja länsiosan metsäalueista on tarkoitus säilyttää virkistysalueina. Alueelle suunniteltu rakentaminen on niin merkittävää, että aukean kenttäalueen luontoarvojen säilyttäminen ei vaikuta mahdolliselta. Vaikka olemassa olevat aukean kenttäalueen elinympäristöt häviävätkin pääosin kentän rakentamisen myötä, tullaan alueelle kuitenkin muodostamaan uusia elinympäristöjä esimerkiksi uusien pienvesien yhteyteen ja hulevesien käsittelyalueille. Lintujen lisäksi ne tarjoavat hyviä elinympäristöjä monille hyönteisille ja kasveille. Keskeisille puistoalueille on tarkoitus suunnitella laajahkoja niittymäisenä kehitettäviä osia korvaamaan mahdollisimman laajasti kentältä katoavaa pesimäympäristöä.

Malmin lentokenttäalueen kaavarungon suunnittelun yhteydessä on tehty paljon luontoselvityksiä, jotka ovat esillä verkkosivuilla www.hel.fi/suunnitelmat. Esittelytilaisuudet ovat koskeneet alueen kokonaissuunnittelua laaja-alaisesti ja kaikki osa-alueet on pyritty tuomaan esiin eikä luontoselvityksistä ole järjestetty erillistä tilaisuutta.

Suunnittelun edetessä laaditaan tarvittavat lisäselvitykset, joiden perusteella luontoarvot tullaan ottamaan huomioon. Asemakaavaselostuksessa tullaan esittämään, kuinka luontoarvojen huomioon ottaminen toteutetaan. Luonnon monimuotoisuuden säilyttämien on tärkeä kaupungin viheralueiden suunnitteluna ohjaava tavoite

Tulevat puistot osa niittyverkostoa. Niittyluonto on yksi tulevien puistojen tyypeistä, asiaa on jo tutkittu yleisten alueiden yleissuunnitelmassa, asiaa tarkennetaan. Puistoalueille on mahdollista tuoda erityyppisiä ja siten eri lajeille sopivia ympäristöjä.

Suojeltavat eläinlajit

Mielipiteissä kiinnitettiin huomiota siihen, että Malmilla on useita direktiivilajeja sekä Suomen lainsäädännössä erityisesti suojeltavia lajeja, jotka on otettava kaavoituksessa huomioon. Miten huomioidaan arvokkaan perhoslajit, alueella pesivä linnusto ja heinäkurppa ja hirvet? Eläimistön osalta puhutaan suojeltavista eläimistä, mutta unohdetaan kaikki muut eläimet. Alueella on laaja eläimistö, vaikka kaikki lajit eivät olekaan suojeltuja tai harvinaisia, esim. satakieli ja kettu. Suunnitelmassa ei oteta lainkaan huomioon sitä, että tuleva rakentaminen, maan pois kuljettaminen ja muokkaus tulevat häätämään eläimet alueelta pois. Siilille ja muille pieneläimille pitää rakentaa tunneli Tattariharjuntien ali Nallenmäen kohdalla. Toivottavasti lepakkoasiantuntija otetaan mukaan viheralueiden jatkosuunnitteluun.

On tärkeää säilyttää liito-oravien elinolosuhteet varmistamalla riittävän leveät siirtymäalueet liito-oravien ydinalueiden välillä. Yhteyden leveys kaavaluonnoksessa ei ole riittävä elinvoimaiselle yhteydelle. Yhteyden jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota mm. latvusyhteyteen. Miten turvataan liito-oravien yhteys pohjoiseen?

Vastine

Alueen luontoarvoja on selvitetty kaavarungon laatimisen yhteydessä ja direktiivilajien huomioon ottaminen on ollut suunnittelun lähtökohta. Selvityksiä täydennetään ja tarkennetaan ja asemakaavoissa tullaan esittämään, kuinka suojeltavat eläinlajit otetaan huomioon.

Liito-oravien esiintymistä alueella on tutkittu viimeksi keväällä 2019. Nallenrinteen itäpuolella oleva puustoinen alue on osa liito-oravien ydinalueiden välistä kulkuyhteyttä. Puistoalue mitoitetaan siten, ettei se vaaranna liito-oravien siirtymistä eri alueiden välillä tulevaisuudessa.

Turvaamalla joidenkin tiettyjen indikaattori- tai suojelustatuksen omaavien lajien elinympäristöjen ja niiden välisten yhteyksien muodostama verkosto tarjotaan samalla mahdollisuuksia monille muillekin lajeille. Esimerkiksi liito-oravan liikkumiseen turvaavat metsäiset ja puustoiset

alueet verkostot toimivat hyvinä yhteyksinä myös muille pienille nisäkkäille. Suurten nisäkkäiden liikkuminen kaupunkirakenteessa ei edes ole tavoiteltavaa.

Viheraluepalvelut

Palautteen mukaan Malmin lentokentän yleisten alueiden yleissuunnitelma näyttää hyvältä. Puistoreitistö on hyvä, samoin vihersiltayhteys Kivikkoon. On positiivista, jos suunnitelmat latuverkoston liittämistä Kivikon latuverkostoon toteutuvat. Hienoa, että viheralueet on otettu huomioon suunnitelmissa ja niitä laajennetaan. Monelle palstan viljely on tärkeä harrastus ja on hienoa, että toimintaa halutaan tukea.

Kenttää kiertävä ulkoilureitti on erittäin tärkeä alueen asukkaille, se on jätettävä kokonaisuudessaan käyttöön, kesällä lenkkeilyyn ja pyöräilyyn ja talvella hiihtoon. Ulkoilureitti on monelle korvaamaton lähiluonto. Reitin toivotaan säilyvän Tuiskutien suuntaisena nykyisellä paikallaan. Jos lenkkipolku siirtyy, niin nykyinen asumisrauha menetetään ja alueen luonto kärsii. Nyt polku sijaitsee suurelta osin umpimetsässä. Keskelle asutusta tuleva reitti on altis kävelylle. Väylällä kävely vaikuttaa merkittävästi hiihtämiseen ja väylän kuntoon. Nykyisin aluetta kiertävä reitti risteää vain yhden kadun kanssa mutta rakentamisen jälkeen niitä olisi useita.

Alueen puistoista tulee kehittää Berliinin Tempelhofin entisen lentokentän kaltainen oleskelualue, jossa on tilaa monenlaisille toiminnoille. Alueelle toivotaan tilaa monenlaiselle ulkoilulle ja urheilulle, mm. jalkapalloseuralle, pesäpalloseuralle, petankille, koripalloseuralle, lentopallolle, luistinrataa, lähiliikuntapaikkoja, kuplahallia, maauimalaa auringonottoalueineen ja autoelokuvateatteria (väliaikaistoiminnoksi). Puistoreitin yhteyteen toivotaan näkötorjia. Koirille omat ulkoilutusradat, koirapuistot ja agilityhalli. Yleisesti toivotaan oleskelupaikkoja eri-ikäisille.

Vastine

Lentokenttäaluetta kiertävä ulkoilu- ja hiihtoreitti on asukkaille erittäin tärkeä. Kiertävä yhtenäinen ulkoilureitistö ja puistoverkosto onkin ollut suunnittelun lähtökohta. Nykyinen reitti muuttuu, mutta sitä tullaan kehittämään mahdollisimman yhtenäisenä, pitkänä ja turvallisena ja siten, että yksittäisen lenkin sijaan alueelle saadaan useita erimittaisia ja eri tavoin yhdistettäviä lenkkejä. Reitin linjausta joudutaan muuttamaan alueen rakennusten, katujen ja puistojen rakentamisen edetessä mutta yhtenäinen reitti pyritään pitämään käytössä.

Ulkoilureitistö pyritään suunnittelemaan siten, että kävelylle, pyöräilylle ja hiihdolle löytyy oma tilansa. Reitin mitoitus tarkentuu jatkosuunnittelussa. Myös Kivikon puistosillalle on suunniteltu hiihtoreitti.

Tulevalle aluetta kiertävälle reitille suunnitellaan eriluonteisia osuuksia. Osa on metsäisempiä, osa tilallisesti avoimempia, kuten Fallkullan tilan peltojen läpi menevä osuus. Osittain reitti kulkee kapeammassa puistotilassa rakennetun ympäristön keskellä.

Erityisen huolella tulee suunnitella ne kohdat, joissa reitti ylittää kadun. Niihin etsitään toimivia ratkaisuja, jotka tuovat jotain uutta koko alueelle. Pienet sillat voivat olla hauskoja paikkoja kaikille puistossa kävijöille. Malmin kentän alue on myös tarkoitus yhdistää Kivikon ulkoilumetsiin rakentamalla Lahdentien yli kävely- ja pyöräilyilta. Samalla hiihto- ja ulkoilureitistö laajenee entisestään.

Puistoalueille tullaan suunnittelemaan alueita monipuolisesti erilaiselle ulkoilulle ja liikunnalle. Lentoasemankortteleiden asemakaavassa tutkitaan nykyisen pelastuslaitoksen hyppytornin muuttamista näkötorniksi.

Maaumalan toteutusmahdollisuuksia alueelle tutkitaan.

Urheilukentät, liikuntatilat

Saapuneen palautteen mukaan alueelle tarvitaan lisää ulkoilukenttiä ja urheilutiloja, erityisesti jalkapallokenttiä Malmin aktiivisille jalkapalloseuroille. Viereisten alueiden urheilukentät, jäähalli ja uimahalli ovat ihan tukossa. Uusille liikuntaharrastuksille sopivat tilat, vesijuoksuhalli kiemurtelevine ratoineen ja maisema- ja ruokaelämyksiä tuottavine scree-neineen. Lentoasemankortteleiden koulu tarvitsee ulkoilukentät. Helikopterihallit ovat hyvässä kunnossa, voisiko sinne tulla esim. sisäliikuntaa?

Vastine

Lentokentän alueelle tullaan rakentamaan urheilukenttiä ja ulkoliikuntamahdollisuuksia. Kenttien ja muiden urheilutilojen määrä laatu ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelun yhteydessä. Alueelle laadittavassa palveluverkkoselvityksessä tarkastellaan myös liikuntatilojen tarvetta, jotta niihin osataan varautua. Helikopterihallit muutetaan pelastuslaitoksen väliaikaisiksi väistötiloiksi.

Tapahtumat / konsertit

Mielipiteissä esitettiin, ettei kaupungissamme ole mitään muuta paikkaa suurille ulkoilmakonserteille. Kenttää voidaan käyttää suurissa konserteissa, jotta meluhaittaa ei aiheuteta keskelle kaupunkia. Mitä lentokentänpuiston tapahtuma-alueelle tulee? Keskustassa järjestettyjen suurkonserttien melu häiritsee jo nyt! Kuinka lähialueen asukkaat suhtautuvat tapahtumiin, kuinka kävijät tulevat tapahtumiin

Vastine

Malmin lentokentän alueen suunnittelussa Lentoasemanpuistoa on suunniteltu monenlaisten tapahtumien paikaksi. Puisto tulee tarjoamaan myös lähialueiden asukkaille mahdollisuuden tapahtumien järjestämiselle. Alueen rakentaminen tulee kestäväksi pitkään. Rakentamisen aikana erilaisilla tapahtumilla on tärkeä rooli yhtenä alueen väliaikaiskäytön muotona. Helsingissä on jatkossakin useita paikkoja, joissa voidaan järjestää erikokoisia ulkoilmatapahtumia ja –konsertteja. Suurten tapahtumien järjestäjätahoilta edellytetään tapahtuman ja sen liikennejärjestelyn suunnittelua yhteistyössä kaupungin kanssa.

Pohjavesi, hulevedet, Longinoja

Mielipiteissä esitettiin, että Malmin lentokenttäalueen reunassa sijaitsee yksi Helsingin kaupungin pohjavesialue ja varavedenottamo. Rakentaminen ja sen hulevedet ovat uhka Longinojan ohella uhka myös sille. Vaikuttaako rakentaminen pohjaveden pintaan? Voiko pohjaveden pinnan alentuminen vaikuttaa ympäröivään vanhempaan rakennuskantaan? Onko lentokentän itäreunassa olevan pohjavesialueen status tai käyttö muuttumassa lentokentän rakentamisen yhteydessä?

Pohjaveden korkean pinnan takia koko Malmin lentokentän alueelle ei ole mahdollista rakentaa maanpinnan alapuolelle kellariin sijoitettavia tiloja vaan kaikki mahdolliset sauna, varasto- ja mm. polkupyörän säilytystilat on rakennettava maanpinnan yläpuolelle. Kuinka yleistä tämä on nykyrakentamisessa?

Mitä kaupunki tekee jatkossa välttääkseen Longinojan hallitsemattoman tulvimisen Suurmetsäntien pohjoispuolella? Hulevesiallas ”arboretumiin” Suurmetsäntien pohjoispuolelle, ehkäisemään tulvimista.

Hulevesien määrä tulee moninkertaistumaan kun niityt rakennetaan vettäläpäisemättömiksi pinnoiksi. Miten Lentokentän ojan alajuoksun tulviminen huomioidaan maankäytön suunnitelmissa. Tulvat aiheuttavat jo nyt ongelmia, miten tiivistyneen maankäytön yhteydessä virtaamat hallitaan?

Miten lentokentän alle aikoinaan rakennettu salaojajärjestelmä rikkoutuessaan tuhoaa pohjavesistön ja mm. Longinojan? Rakennusaikaiset hulevedet ovat riski viereiselle Longinojalle, johon nousevan taimenen kutua tullaan ihmettelemään aina Vietnamista asti. Miten Longinojan pilaantuminen rakentamisen aikana estetään? Miten lentokentän pilaantuneiden maiden haitta-aineiden leviäminen Longinojaan estetään rakennusvaiheessa?

Vastine

Pohjavesi virtaa kaavarunkoalueelle laajalta alueelta ja on kaavarunko-alueella lähellä maanpintaa. Alueen itäpuolella pohjavesipinta on ylempänä, mistä syystä kaavarunkoalueen rakentaminen ei vaikeuta varaveden ottamisen mahdollisuuksia Tattarisuon pohjavedenottamosta.

Rakentamisen korkeusasemat suhteessa pohjaveden pintaan määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Alueelle kertyy hulevesiä laajalta alueelta. Keväällä 2015 alkoi konsulttityö, jonka tarkoituksena on etsiä ratkaisuja hule- ja pohjavesien hallintaan kentän tilalle rakennettavalla asuinalueella. Hule- ja pohjavesien hallinta sekä Longinojan vedenlaatu ovat tärkeä osa alueen suunnittelua. Tällä hetkellä käynnissä ovat seuraavat konsulttityöt: Kaavarunkoalueen vesihuollon, hulevesien ja tasauksen yleissuunnitelman päivitys sekä Longinojan valuma-alue selvitys ja vesienhallinnan suunnitelma. Molemmat työt tuottavat tietoa mm. nykyisten ja tulevien runsasvetisten kausien hulevesien hallintaan.

Suurmetsän pohjoispuolen tulvapaikka on huomioitu Longinojan valuma-alue selvityksessä ja alustavaksi toimenpiteeksi on mietitty Maa-miehenpolun rummun korvaamista sillalla, jotta padotusta ei tulisi Laitatien tonttien kohdalle. Suurmetsän alueen hulevesiongelmia tarkastellaan myös koko kaupungin hulevesitulvarisken alustavassa arvioinnissa eli asiaa tarkastellaan tällä hetkellä kahdessa projektissa.

Suurmetsäntien kohdalla puron/ ojan linjaus tulee muuttumaan lentokentän pohjoisosan rakentamisen yhteydessä. Tästä syystä ei ole kannattavaa investoida kosteikkoon Suurmetsäntien pohjoispuolella. Lentokentän pohjoisosaan on siirtymäjaksolle mietitty lietepesiä ojaverkostoon, jolla voitaisiin vähentää kiintoaineksen kulkeutumista alustavasti ennen lentokentän rakentamisen toimenpiteitä purossa.

Lentokentän kaavarungon suunnitelmissa avuomien läheisyyteen ei ole esitetty rakentamista vaan viheralueita, jotta tulvimiselle jää tarvittaessa tilaa.

Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee ohjata suunnitellusti vastaanotettavaan vesistöön. Kaupunki tekee esirakentamisen, joten valvonnan tulisi olla läpinäkyvää. Yksi tärkeä keino laadun hallintaan on jatkuvatoiminen veden laadun seuranta koko lentokentän rakentamisen ajan. Hulevesirakenteiden tekeminen etukäteen kuivatyönä vähentää kuormitusta, jos kasvillisuus ehtii kehittyä tarpeeksi ennen vesien johtamista. Viheralueiden hulevesiaiheita voi käyttää rakennusajan hulevesien hallitsemiseen, mutta ne on siivottava rakennustöiden kiintoaineesta alueen valmistuttua ja tarvittaessa rakentamisen aikana. uusien luonnonmukaisten hulevesiaiheiden avulla voidaan myös luoda uutta monimuo-

toista viherympäristöä? Rakennettavien hulevesijärjestelmien avulla pyritään myös parantamaan nyt alueelta virtaavien hulevesien laatua ennen niiden päätymistä Longinojaan. Longinojan suojaaminen rakentamisen ja käytön aikaisilta vaikutuksilta on kirjattu Malmin kaavarunkoehdotuksessa alueen suunnittelun tavoitteisiin.

Pilaantuneet maat kunnostetaan esirakentamisen aikana ja kaupunki on vastuussa maan rakentamiskelpoiseksi saattamisesta. Esirakentamisen hulevesien hallinta tulee suunnitella niin tarkasti, että haitta-ainesten päästöjä maaperästä vesistöön voidaan hallita.

Nykyiseen lentotoimintaan liittyy ympäristöön ja pohjavesiin kohdistuvia riskejä, kuten polttoaineen säilytys ja käyttö sekä kentän talvikunnossapitoon ja koneiden jäänpoisto- ja jäänestokäsittelyyn käytetyt kemikaalit.

Maaperä, rakentamisolosuhteet

Mielipiteissä esitettiin, että maapohja on rakennuskelvoton. Kentän maaperä on savea, suotakin. Alue vaatii paalutuksen 35 metrin syvyyteen, eikä toimivuudesta ole täyttä varmuutta. Paaluttaminen ja rakentaminen on erittäin kallista. Kuinka lentokentän alueen rakentaminen ja kuusitoistakerroksisen maamerkin paaluttaminen voisi onnistua, jos sitä ei osata tehdä edes pienemmässä mittakaavassa viereisellä tontilla? Fallkullan alueella ensimmäiset putkiremontit on jouduttu tekemään koska maapohja vajoaa. Seinät halkeilevat ja piha-aidat rikkoutuvat.

Helsingin kaupunki puhdistaa maat ja paaluttaa alueen rakennusliikelle sopiviksi omalla kustannuksella ja riskillään. Jopa kulkuväylät joudutaan paaluttamaan. Ratkaisuksi esitetään, että kevyemmät kohteet voitaisiin paaluttaa puupaaluilla, mutta ennemmin tai myöhemmin halvat ratkaisut kustautuvat ja kaikki joudutaan repimään taas auki ja uusimaan kuten keskustan kortteleissa.

Vastine

Lentokenttä alue sijoittuu suurimmaksi osaksi savialueelle, kantavia kitkamaa- alueita sijaitsee alueen länsiosalla Fallkullan alueen lähistöllä sekä alueen keskivaiheilla. Saven paksuus vaihtelee 1...20 m, keskimäärin savikerroksen paksuus on noin 10...15 m.

Alueen maaperäominaisuuksia: mm. kerrospaksuuksia, vesipitoisuutta ja kokoonpuristuvuusominaisuutta on tarkennettu tehdyissä selvityksissä. Pohjatutkimuksilla on tarkennettu myös alueella sijaitsevien paikallisten matalien suokohtien laajuutta.

Jatkosuunnittelun edetessä tutkimuksia tarkennetaan.

Savi- ja liejukerrosten luonnontilaisia ominaisuuksia parannetaan pohjanvahvistusmenetelmillä. Pohjanvahvistussuunnittelu tehdään tiiviissä yhteistyössä alueen tasaussuunnittelun kanssa.

Tulevat rakennukset ja painumaherkät rakenteet perustetaan paaluilla kantavan pohjamaan tai kallion varaan.

Maaperän pilaantuneisuus, sulfidisavi

Saapuneen palautteen mukaan kiitoteiden pölynsidontaan on käytetty erilaisia jäteöljyjä tonneittain, joka voi sisältää mm. PCB:tä. Raskaat PCB:t ovat hyvin stabiileja ympäristössä, ja niiden hävittäminen on vaikeaa. PCB:N epäillään aiheuttavan hormonitoiminnan muutoksia sekä näihin liittyviä syöpiä. On mahdollista, että öljyisten maamassojen poisto ja korvaaminen puhtaalla maa-aineksella on ainoa mahdollisuus alueen tekemiseksi asumisen kannalta turvallisiksi. Vaihdeettavien maamassojen määrä todennäköisesti ylittää 100 000 tonnia. Kyseessä on huikkeen monta miljoonaa maksava operaatio, joka nostaa merkittävästi alueelle rakentamisen kustannuksia. Kuka maksaa alueen turvallisiksi saattamisen? Onko mahdolliset lisäkustannukset otettu huomioon alueen rakennuskustannuksien arvioinnissa? Onko asiasta tiedotettu päättäjiä?

Jo 1980-luvulla alueelta löydettiin sulfidisavea. Tämä vanhan merenpohjan vitsaus ei aiheuta hapettomassa tilassa ongelmia. Vasta maaperää muokattaessa, kun sulfidisavi joutuu kosketuksiin hapen kanssa, siitä tulee syövyttävä myrky. Syöpymisen takia paalutuksessa ei voida käyttää tavanomaista tapaa vaan paalutuksessa on käytettävä haponkestävää terästä, joka nostaa kustannukset kymmenkertaisiksi.

Vuosikymmenten ajan poltto- voitelu- hydraulineste- jäänpoisto ja pesuaineet ovat valuneet suoperäiseen maaperään.

Vastine

Sulfidisaven esiintymisalueen laajuutta on tarkennettu Malmin lentokenttäalueella GTK:n tekemässä selvityksessä 31.3.2017. Tutkimuksessa havaittiin vähäisiä määriä sulfidipitoisia savia lentokenttäalueen itä- ja koillisosissa. Sulfidisaven aiheuttamat rasitukset perustusrakenteille ja massankäsittelylle huomioidaan huolellisessa jatkosuunnittelussa. Maaperän laatuun ja kerrosrakenteeseen liittyviä tutkimuksia tarkennetaan suunnittelutyön mukaisesti.

Malmin lentokenttäalueen maaperän pilaantuneisuutta on selvitetty vaiheittaisilla tutkimuksilla, joita edelleen tarkennetaan suunnittelun edetessä. Pilaantuneisuuden kustannukset kuuluvat esirakentamiskustannuksiin ja ne esitetään päätöksentekoon kuuluvassa aineistossa. Kiitoteitä päästään kattavasti tutkimaan, kun rakenteiden säästäminen ja

vaurioitumiselta varjelu eivät enää ole tarpeellisia. Pilaantuneisuusmahdollisuus on tiedossa ja siihen varaudutaan. Maaperän puhdistamisen tarpeen arvioinnissa otetaan huomioon pilaantumisen aiheuttamat riskit, kuten kulkeutumismahdollisuus sisäilmaan. Laadittaviin asemakaavoihin tullaan liittämään tiedot maaperän puhdistamisen tarpeesta ja sen aiheuttamista kustannuksista.

Melu

Saapuneissa mielipiteissä lentomelun loppumista pidettiin hyvänä. Toisaalta esitettiin myös, että Malmin kentän läheisyyteen on muuttanut ihmisiä, jotka valittavat lentomelusta. Pitäisikö tällä perusteella poistaa kaikki melulähteet?

Malmin lentokenttäalueen pahin melulähde on Lahden moottoritie. Jos alueelle rakennetaan asuntoja, on meluesteen rakentaminen moottoritien viereen välttämätöntä. Moottoritie on lentokentän kohdalla huomattavan pitkällä matkalla rakennettu sillalle, joka on useita metrejä ympäröivää maastoa korkeammalla. Toimivan meluesteen rakentaminen kyseiseen paikkaan on vaikeaa ja kallista. Lisäksi sellaisen rakenteen soveltaminen maisemaan on haastavaa. Olettaako Helsingin kaupunki, että valtio kustantaa tarvittavan meluesteen, vai maksaako kaupunki sen, ja lisää kustannukset alueen infran rakennuskustannuksiin?

Vastine

Suunnittelualueelle kohdistuvat tie-, katu- ja raideliikenteen meluvaikutukset arvioidaan jatkosuunnittelussa. Samalla tutkitaan tarvittavat meluntorjuntatoimet mukaan lukien mahdollisten meluesteiden tarve melutason ohjearvojen saavuttamiseksi niin sisätiloissa kuin ulko-oleskelu-alueillakin. Meluesteiden rakentamisen osalta Helsingissä noudatetaan yleisesti Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa -suosituksia.

Rakennuskustannukset

Mielipiteissä esitettiin, että rakentamisen ja varsinkin esirakentamisen kaupungille aiheuttamat tarkat kustannukset ja niiden takaisinmaksuarvio tulee esittää ennen kaavoituksen etenemistä seuraaviin vaiheisiin. Erityisesti tarkka taloudellisen kannattavuuden suunnitelma on esitettävä virkavastuulla. Kannattamattomat suunnitelmat tulee perua. Mitkä ovat rakentamisen kaupungille aiheuttamat kustannukset ja niiden takaisinmaksuarvio? Mitä rakennusoikeus tulee maksamaan suolle? Entä kunnallistekniikan kustannukset veronmaksajille huomioituna asumistuki? Onko koko kaavarunkoalueen rakentaminen taloudellisesti kannattavaa?

Miksi rakennusliikkeet eivät itse paaluta rakennustensa pohjia, jolloin kaikki vastuu rakennusvirheistä ja talojen liikkumisista jäisi rakennusliikkeille? Miksi Helsingin kaupungin on tehtävä mittavat ja erittäin kalliit pohjatyöt rakennusliikkeiden sijaan? Paljastuisiko toisin meneteltäessä koko hankkeen taloudellinen mahdottomuus?

Julkista liikennettä ja pyöräilyä pyritään lisäämään kustannuksista piittaamatta. Uusien liikenneyhteyksien rakentaminen on huomioitava asuntojen hinnoissa.

Vastine

Kokonaisuudessaan Malmin lentokenttäalueen kaavatalousvaikutuksia on arvioitu kaupunkisuunnittelulautakunnan vuonna 2016 hyväksymässä kaavarungossa. Jatkosuunnittelussa kustannusten arviointia tarkennetaan ja suunnitteluratkaisujen taloudellista toteutettavuutta ohjataan. Kaavatalousarviot esitetään päätöksentekoon vietävien asema-kaavojen yhteydessä.

Rakennusliikkeet paaluttavat itse rakennustensa pohjat.

Liikenne ja pysäköinti

Mielipiteissä esitettiin, ettei Malmilla ole tarvittavaa liikenneyhteyttä. Kehä 1 on jo nyt tukossa, ainakin ruuhka-aikaan. Miten sitten kun siellä on 25.000 asuntoa, suuri osa ihmisistä kuitenkin haluaa ajaa omalla autolla. Kentän lähialueet pitää rakentaa niin, ettei nykyisille asuinalueille osoiteta läpikulkua.

Tattariharjuntien liikenne on jo nyt sietokyvyn yllirajalla, ei auta perustelut liikenteen mahdollisesta vähenemisestä, koska mahdollinen rakentaminen lisää vuosiksi liikennettä. Vanha Porvoontie, joka kulkee Heikinlaakson asuinalueen läpi, on ylikuormitettu. Ratkaisuna on rakentaa liittymät Lahden moottoritille Suurmetsäntieltä. Suunniteltu Tattarisillan liittymä ei poista tätä ongelmaa.

Alueelle syntyvä liikennekaaos ei tuo palveluineen nykyiseen verrattuna mitään lisäarvoa, vaan ruuhkia ja ongelmia. Koillisen liikennejärjestelyt eivät kestä tuhansia uusia asukkaita, alueella on aamu- ja ilta-päiväruuhkaa sekä ty pistetty ja heikennetty julkinen liikenne. Massiivinen rakentaminen vaatii uudet liikennejärjestelyt. Ennen 4500 asukkaan kotien rakentamista on Ilmasilta oltava valmis.

Lisääntyvä autoilu on huomioitava alueen suunnittelussa. Hyvät ajoväylät autoille ja riittävästi pysäköintitilaa, myös kuorma-autoille. Autolla olisi hyvä päästä rapun eteen muutossa. Toivottavasti asuinalueen ydinalueet voitaisiin rauhoittaa autoliikenteeltä. Toivon kapeita katuja, joissa autojen nopeudet eivät nouse korkeaksi ja jotka on helppo ihmi-

sen ylittää. Parkkipaikat mahdollisimman piiloon, etteivät latista maisemaa, toivottavasti niissä huomioidaan sähköautot hyvin. Miksi ihmisessä uuttaa asuinalueita suunnitellaan katoavan liikennemuodon ehdoilla? Uuden asuinalueen tulisi olla ehdottomasti täysin autoton. Pysäköintitalojen rakennusala pitäisi käyttää asuntoihin.

Mihin viherkaupunginosassa tarvitaan massiiviset pysäköintitalot? Mitä tarkoitetaan innovatiivisella pysäköinnin järjestämisellä? Niissä ei asu kukaan, paitsi kenties asunnottomat. On autovihamielistä erotella autot erillisiin, harvoihin parkkitaloihin. Auto on ihmisen apuväline, joka pidetään lähellä. Konsulttiselvityksessä ei mainita sanallakaan mahdollisia tulevia sähköautojen lataustarpeita. Pysäköintitaloissa varataan yksi paikka/sata kerrosneliometriä. Alle sadan neliömetrin asunnolla ei siis ole saumaa muutamia kymppitonnesa maksaviin parkkiruutuihin pysäköintitaloissa. Onko pysäköintipaikkoja riittävästi alueella vierailleille? Riittävä mahdollisuus kadunvarsi- ja talokohtaisiin pysäköintipaikkoihin tulisi säilyttää, jotta välttyttäisiin mm. Vantaan Kivistön kaltaisilta ongelmilta.

Vastine

Uusi maankäyttö tuottaa aina uutta liikennettä. Autoliikenne pyritään ohjaamaan väylille ja suuremmille kaduille. Suunnitteluratkaisulla voidaan vaikuttaa kulkutapajakaumaan ja ohjata asukkaita käyttämään kestäviä kulkutapoja.

Liikennettä pyritään ohjaamaan pääväylille Ilmasillan ja Kehä I:n liittymän kautta. Ilmasillan eritasoliittymä palvelee Malmin lentokentän alueen liikenteen suuntautumista eri alueille ja eri väylille. Osa pohjoiseen suuntautuvasta liikenteestä kuitenkin suuntautuu Vanhalle Porvoon tielle. Rakentamisen vaiheistuksella pyritään takaamaan ympäröivän katuverkon toimivuus. Tavoitteena on, että Ilmasillan eritasoliittymä toteutetaan alueen rakentamisen alkuvaiheessa.

Uuden alueen katuverkko tukeutuu nykyisiin pääkatuihin ja kokoojakatuihin ja uuden alueen sisälle tuleviin uusiin kokoojakatuihin. Uuden asuinalueen yhteydet suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa. Nykyisten tonttikatujen roolia ei olla muuttamassa. Liikennesuunnitelmat, joissa määritetään mm. katujen leveydet, tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet mm. juna-asemille tulevat olemaan sujuvat ja turvalliset. Nykyistä virkistysreittiä kehitetään ja lisäksi virkistysreittejä lisätään. Malminkaari linjataan uudelleen ja sen suunnittelun yhteydessä tullaan kiinnittämään erityistä huomiota mm. liikenteen aiheuttamiin häiriöihin.

Vuonna 2016 valmistuneessa kaavarunkotyössä on esitetty tarkemmin tulevaisuuden liikennekäyttämistä alueella.

Alueen pysäköintiratkaisu perustuu keskitettyyn pysäköintiin sekä ni-
meämättömiin pysäköintipaikkoihin pysäköintitaloissa. Näin taataan
mahdollisimman tehokas pysäköintiratkaisu. Pysäköintitaloihin tulee
varmasti myös sähköautojen latauspisteitä. Suunnitteluperiaatteissa
esitetään, että pysäköintitalot suunnitellaan toiminnallisesti sekoittu-
neiksi hybridirakennuksiksi eli pysäköintitaloissa on pysäköinnin lisäksi
myös muita toimintoja, esim. ruokakauppa maantasokerroksessa ja ur-
heilutiloja katolla. Pysäköintitalot suunnitellaan niin, että pysäköintitar-
peen mahdollisesti vähentyessä ne on mahdollista korvata muulla ra-
kentamisella, esimerkiksi asuntorakentamisella. Pysäköintitalot on sijoit-
tettu siten, että kävelymatka tontilta pysäköintitaloon on enintään 300
m.

Asunnon koolla ei ole vaikutusta siihen, saako pysäköintipaikan pysä-
köintitaloista vai ei, vaan pysäköintinormi sanelee vain pysäköintipaik-
kojen määrän. Kaduille tehdään vieras- ja asiointipysäköintipaikkoja.

Raitiotie, joukkoliikenne

Mielipiteissä kysyttiin milloin ratikkareitistö rakentuu? Toivotaan raitio-
teistä sitovaa päätöstä ennen rakentamiseen ryhtymistä. On välttämä-
töntä tehostaa merkittävästi alueen joukkoliikenneyhteyksiä etupainot-
teisesti ja kytkeä sillä tavalla uusia asuntoalue ympäröivään kaupunki-
rakenteeseen. Me koillis-helsinkiläiset otamme ilolla vastaan parantu-
van joukkoliikenteen ja palvelut. Toimiva joukkoliikenne heti alkuun ja
sujuva baanayhteys pyörällä keskustaan ovat tärkeitä. Liikenne menee
ihan tukkoon, raitiotie ei toimi. Tarvitaanko raitiotietä?

Vastine

Raitiotien rakentamisaikataulusta ei ole vielä tarkkaa tietoa. Kyseisestä
raitiotielinjasta on tarkoitus aloittaa 2019 yleissuunnittelu, jossa suunni-
telmat ja kustannukset tarkentuvat. Tämän jälkeen tehdään hanke-
suunnittelu, jonka perusteella laaditaan hankepäätös ja määritetään ra-
kentamisaikataulu. Tavoitteena on, että hankepäätös saataisiin ennen
kuin alueelle muuttaa ensimmäiset asukkaat. Raitiotien lisäksi aluetta
palvelee linja-autoliikenne, jonka linjoja tullaan lisäämään

Pyöräily

Palautteen mukaan on hienoa, että pyöräilijät oli huomioitu suunnitel-
massa, mutta alueelle oli suunniteltu melko paljon yksisuuntaisia pyö-
räilybaanoja. Osaako suomalainen pyöräilijä ja kävelijä kunnioittaa yk-
sisuuntaista pyöräilyväylää vai tuottaako tämä vain kiukkua ja närää
siitä, kuka saa kulkea missäkin ja mihin suuntaan? Alueelle toivotaan
katoksellisia pyörätelineitä ja kaupunkipyöräasemia. Nallenmäki ja Se-
pänmäki pitäisi muuttaa pyöräilijöille mahdolliseksi ja järkeväksi.

Vastine

Yksisuuntaiset pyörätiet ovat uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisia ja niiden on todettu olevan turvallisempi vaihtoehto kaikille kulkumuodoille, kun pyöräily on erotettu muista kulkumuodoista.

Malmin lentokentän viereisten alueiden yhteydet suunnitellaan kytkeytyväksi uuteen alueeseen ja näin ollen myös niissä parannetaan pyöräilyn ja jalankulun yhteyksiä.

Työmaaliikenne

Mielipiteissä kysyttiin miten jo rakentamisen alkuvaiheessa työmaaliikenne tulee vaikuttamaan esimerkiksi jo nyt ruuhkautuvaan Tattariharjuntiehen sekä Tattariharjuntien, Vanhan Helsingintien ja Pihlajamäentien risteykseen? Suunnitelmissa esiintyvät uudet liikenneratkaisut tuskin ovat valmiita, kun alueen rakentaminen aloitetaan tai edes silloin kun ensimmäiset asukkaat pääsevät alueelle muuttamaan. Julkinen liikenne toteutetaan oletettavasti niin, että se valmistuu vasta alueen rakentamisen loppuvaiheessa tai vasta alueen jo valmistuttua.

Tattariharjuntie on jo nyt ruuhkainen ja raskaat ajoneuvot pelottavat. Tehdäänkö sille jotain? Tattariharjuntien muuttaminen puistokaduksi on hyvä idea. Tullirinne-kadun liittyminen Tattariharjuntiehen. Liikenneturvallisuuden parantaminen risteyksessä?

Vastine

Rakentamisen aikainen työmaaliikenne tulee käyttämään nykyisiä ja tulevaisuudessa rakennettavia uusia yhteyksiä. Työmaaliikenne suunnitellaan työmaiden yhteydessä, kun suunnitelmat ovat tarkentuneet. Julkinen liikenne tulee palvelemaan aluetta heti rakentamisen alkuvaiheessa ja sitä laajennetaan koko ajan rakentamisen edetessä. Tattariharjuntielle on suunniteltu valo-ohjattuja liittymiä.

Lumenvastaanottopaikka

Mielipiteissä esitettiin, että olemassa olevan lumen kaatopaikan merkitys tuskin katoaa ja toimii tärkeänä osana Helsingin infrastruktuuria. Lumen kaatopaikan rakentaminen muualle on myös muualla tapahtuvasta asuntojen rakentamista pois.

Vastine

Lumen vastaanottopaikalle on osoitettu korvaava paikka Tattarisillan eritasoliittymän asemakaavan muutosehdotuksessa. Esitetty sijainti on Kivikossa, Lahdenväylän vieressä, eikä sitä voi osoittaa asuntorakentamiseen Lahdenväylän aiheuttamien ympäristöhäiriöiden takia.

Nähtävilläolo, esittelytilaisuus ja vuorovaikutus, valmisteluaineisto

Saadussa palautteessa kiiteltiin tilaisuuden järjestämisestä.

Palautteessa esitettiin toisaalta myös, etteivät kaavaehdotukset olleet Malmitalolla selkeästi nähtävissä ilmoitettuna alkuaikana. Esittelyyn käytetty tila oli eri kuin aiempien kaavojen esittelyssä, eikä sinne ollut opastusta. Useat kävijät eivät olleet tilaa löytäneet etsimisestä huolimatta. Huonojalkainen ei voinut kiivetä toiseen kerrokseen. Kaava on esiteltävä uudestaan ennen suunnittelun etenemistä. Kaavaehdotus on ollut esillä niin lyhyen aikaa, että en usko kaikkien asukkaiden lähialueelta ehtineen tutustua siihen.

Postilaatikoista jaettiin esite, jossa ohjattiin nettiin. Mielestäni tässä on jätetty huomioimatta ne ihmisryhmät, joilla ei ole mahdollisuutta nettiä käyttää. Samoin tämä palaute, mahdollisuus antaa palautetta sähköpostilla. Kaikilla ei ole sähköpostia käytettävissä.

Kaavan esittelijät ovat olleet tavattavissa kerran, sellaisena ajankohdantana joka ei esim. itselleni sopinut. Esittely olisi pitänyt tehdä niin, että sille varataan kunnolla aikaa ja kotiin lähetetään muutakin kuin postikortin kokoinen mainoslappunen. Asemakaavaehdotus on tuotava uudelleen esittelyyn siten, että kaikilla on yhtäläinen mahdollisuus tutustua luonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä. Kaavaesittelytilaisuudessa kaupungin virkamiehet esittivät poliittispainotteisia perusteita rakentamisen puolesta. Esittelyjen tulee olla objektiivisia ja faktoihin perustuvia. Milloin ja missä kyselyn tulos julkaistaan? On surullista, kuinka näennäisesti Helsingin kaupunki toteuttaa vuorovaikutusprosessia kaupunkisuunnittelussa.

Malmin kirjastossa esillä olleessa kartassa (havainnekuva) oli esillä koko lentokentän alue ympäristöineen. Karttaa oli vaikea tulkita, sillä siitä puuttui teiden nimet, rakennusten kerrosmäärät sekä eriväristen rakennusten värien merkitys. Merkintöjen puutteen vuoksi yleiskuvaa alueen rakentamisesta (määrästä) oli vaikea hahmottaa. En varmuudella löytänyt mm. kohtaa, johon pysäköintilaitos oli suunniteltu.

Vastine

Malmin lentokentän alueeseen, sen suunnitteluun ja tulevaisuuteen kohdistuva mielenkiinto on laajaa ja siksi Malmin lentokenttäalueen kaavojen Nallenrinne ja Lentoasemankorttelit tiedottamiseen ja nähtävilläoloon panostettiin tavanomaista enemmän. Osallisille lähetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavoista ilmoitettiin lehdissä (Metro, Koillis-Helsingin lähitiето ja Helsingin Uutiset) ja lähialueen asukkaille lähetettiin postikortti, jossa kerrotaan missä suunnitelmat ovat nähtävillä. Verkossa suunnitelmat olivat nähtävillä osoitteessa

www.hel.fi/suunnitelmat ja lisäksi suunnitteluperiaatteista järjestettiin kerrokantasi-kysely.

Suunnitteluperiaatteet ja valmisteluaineisto olivat nähtävillä Malmitalolla, jota on käytetty nähtävilläolopaikkana aiemminkin, kun alueen suunnitelmia on ollut esillä. Näyttely pystytettiin ilmoitettuna ajankohdaksi, Malmitalon avattua ovensa. Näyttelyn opastusta parannettiin ensimmäisten aukiolopäivien palautteen perusteella. Malmitalossa on esteetön kulku toiseen kerrokseen hissillä.

Suunnitelmien esilläoloaika oli vastaavan kokoisille hankkeille tavanomainen 3 viikkoa. Suunnitelmat ovat edelleen nähtävissä netissä ja niistä voi antaa palautetta myös virallisen nähtävilläoloajan ulkopuolella.

Palautetta oli mahdollisuus antaa sähköpostin lisäksi myös perinteisin menetelmin, jolloin palautteen antaminen onnistuu, vaikkei sähköpostia olisi käytössä. Mielenpitoa voi esittää myös suoraan suunnittelijoille, joiden yhteystiedot on ilmoitettu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa sekä internetsivuilla.

Kaavaesittely järjestettiin klo 14–19. Viiden tunnin mittaisella esittelyajalla pyrittiin tavoittamaan mahdollisimman paljon osallisia.

Mielipiteisiin ja kannanottoihin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka on julkinen asiakirja. Vuorovaikutusraportin lisäksi kaikki annetut mielipiteet toimitetaan lautakunnalle esityslistan oheismateriaalina.

Osalliset

Mielipiteissä esitettiin, ettei osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainita Malmin lentoasemalla toimivia yrityksiä, yhdistyksiä ja muita yhteisöjä yhtä lukuun ottamatta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan osallisina alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset näitä kuitenkin nimeämättä sen tarkemmin.

Vastine

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan tiedossa olevat osalliset tahot heitä kuitenkin yleensä erikseen nimeämättä.

Suunnittelun vaihtoehdot

Palautteen mukaan, kaavaehdotuksissa ei ole tuotu missään vaiheessa esiin sellaista vaihtoehtoa, jossa aluetta kehitettäisiin yhdessä yllä mainittujen tahojen kanssa. Mikäli asioita olisi suunniteltu yhdessä ja tehty avoimesti, valituksiakin olisi varmasti tullut paljon vähemmän.

Vastine

Alueen kaavamuuoksia valmistellaan yhteistyössä alueen osallisten kanssa.

Nimistö

Saapuneen palautteen mukaan kiitoteiden nimissä on virhe, neljäs kiitotie on oikeasti ensimmäinen kiitotie.

Vastine

Kiitoteiden numerointi perustuu vuodelta 1937 olevaan lentokentän asemakarttaan (Aerodome chart). Siinä kiitotiet on numeroitu vastapäivään kiertäen kaakkoisesta kiitotien päästä alkaen. Kiitoteiden nimeämistä ja alueen muuta nimistöä tarkennetaan kaavoituksen edistyessä.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 24.9.2018 Malmitalolla klo 14–19**Kaupungin edustajat**

Tuomas Hakala, tiimipäällikkö, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Valtteri Heinonen, arkkitehti, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Salla Hoppu, arkkitehti, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Kimmo Kuisma, projektinjohtaja, aluerakentaminen, kaupunginkanslia
Sari Korolainen, viestintäsuunnittelija, viestintä, kaupunkiympäristön toimiala

Tuomo Näränen, arkkitehti, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Kirsi Rantama, vs tiimipäällikkö, Kalasatama–Malmi -tiimi, kaupunkiympäristön toimiala

Heikki Takainen, suunnitteluinsinööri, itäinen aluesuunnittelu, kaupunkiympäristön toimiala

Anni Tirri, projektinjohtaja, liikenne- ja katusuunnittelu, kaupunkiympäristön toimiala

Topi Vuorio, liikenneinsinööri, liikenne- ja katusuunnittelu, kaupunkiympäristön toimiala

Ohjelma

Kaavapäivystys pidettiin Malmitalon 2. krs:n aulassa, jossa suunnitteluperiaatteet ja muu valmisteluaineisto oli asetettu nähtäville koko nähtävilläoloajaksi. Kaavapäivystys oli toteutettu esittelypisteinä, joita yleisö pystyi kiertämään vapaasti. Esittelypisteissä oli karttoja, suunnitelmia ja muuta esittelymateriaalia ja asiantuntijat vastasivat yleisön kysymyksiin.

Lisäksi esillä oli piste, jossa kerättiin asukkailta adjektiiveja, jotka kuvaavat Malmia sekä esiteltiin syksyllä 2018 alkavaa Malmin keskustan visiotyötä.

Yleisöä oli tilaisuudessa noin 100–150 henkilöä ja keskustelu kävi vilkkaana, keskustelun aiheita oli runsaasti ja mielipiteitä esitettiin lentokentän rakentamisesta sekä lähiympäristön kehittämisestä todella laaja-alaisesti. Keskustelua käytiin muun muassa seuraavista aiheista: asuntojen hinnoista ja rakentamisaikataulusta, asuntojen hallintamuodosta, pysäköintiratkaisusta, joukkoliikennepysäkkien sijoittumisesta, joukkoliikenteestä, raitiotien rakentamisaikataulusta, rakentamisen taloudellisesta kannattavuudesta, hulevesiratkaisusta, kokonaisratkaisusta, maankäytöstä, rakentamisjärjestyksestä, maaperästä, biolämpökeskuksesta, ulkoilureiteistä, kenttää kiertävästä ulkoilulenkistä, urheilukentistä, palveluista, luontoarvoista, viheralueista, Longinojasta, RKY-alueesta ja suojelukysymyksistä, nimistöä, alueen perustamisolosuhteista, maan pilaantuneisuudesta, rakentamisen korkeudesta, alueen tehokkuudesta, arkkitehtuurista ja rakentamisen luonteesta. Myös aiheista: asuntojen hinnoista ja rakentamisaikataulusta, pysäköintiratkaisusta, joukkoliikennepysäkkien sijoittumisesta, joukkoliikenteestä, raitiotien rakentamisaikataulusta, hulevesiratkaisusta, kokonaisratkaisusta ja rakentamisjärjestyksestä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä kaavarungon tarkennuksen valmisteluaineiston nähtävilläolo 4.11.–24.11.2019

Tarkennettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä koska suunnittelualueen rajausta muutettiin. Kaavoituksessa otetaan huomioon myös 23.8.2018 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet. Alla vastataan niihin kannanotoissa ja mielipiteissä esitettyihin asioihin, joihin ei ole vastattu jo vuorovaikutusraportin aiemmassa osassa. (23.8.2018 päivätystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saapuneisiin kannanottoihin ja mielipiteisiin annetuissa vastineissa.)

Yhteenveto viranomaisten kannanotoista

Viranomaisten kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat liikenneratkaisuihin, joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn, maankäyttöön, kulttuuriympäristöön ja alueen suoje-luarvoihin.

Kannanotossa esitetyt asiat otetaan huomioon kaavoituksen edetessä.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Museovirasto
- Fingrid Oyj

Vastineet viranomaisten kannanottoihin

Viranomaistahojen kannanotot kohdistuivat samoihin asioihin kuin edellisen OAS:in nähtävilläoloaikana. Kannanottojen vastineet on kirjattu edellisen nähtävilläolon alle.

Yhteenveto mielipiteistä

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta kohdistuivat laaja-alaisesti Malmin lentokentän rakentamiseen liittyviin näkökulmiin. Mielipiteet otetaan huomioon kaavoitustyön edetessä.

Kirjallisia mielipiteitä saapui 10.9.–28.9.2018 nähtävillä olleesta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 72 kpl. Kirjallisia mielipiteitä saapui 4.–24.11.2019 nähtävillä olleesta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 14 kpl. Kaavarungon tarkennuksesta järjestettiin lisäksi verkkokysely, johon saatiin 781 mielipidettä.

Vastineet mielipiteisiin aihepiireittäin

Alla vastataan esitettyihin mielipiteisiin aihepiireittäin, joihin aiemman osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana saapuneiden mielipiteiden vastineissa ei ole vastattu.

Yritysten elinvoimaisuuden säilyttäminen

Malmin lentokentän alueen eteläosan suunnittelu- ja toteutusvaiheessa tulee huomioida Tattariharjun ja Tattarisuon pienteollisuusalueiden toimintaedellytykset ja yritysten elinvoimaisuuden säilyttäminen. Kaupungin tulee huomioida lentokentän alueella toimineiden yritysten mahdollisuus jatkaa toimintaansa lähellä entistä sijaintiaan, ellei toimintaa lentokentän alueella voi jatkaa.

Vastine

Tattariharjun ja Tattarisuon teollisuusalueet on varattu Helsingin yleiskaavassa toimitila-alueiksi. Yleiskaavan mukaisesti alueita kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyksen käyttöön. Päi-

vittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Ilmailutoiminnan loppuessa Malmin lentokentällä Helsingin kaupungilla on hyvin rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa lentokentällä toimivien yritysten toimintaedellytyksiin. Terminaalirakennuksessa olevat toimistotilat säilyvät toistaiseksi eikä vuokralaisia ole irtisanottu. Eduskunta on hylännyt Malmin lentokentän säilyttämistä koskevan Lex Malmi –kansalaisaloitteen maaliskuussa 2018. Tuolloin eduskunta päätti kehittää yleisilmailun lentopaikkoja pääkaupunkiseudun läheisyydessä Malmin sijaan.

Liikenteen tarpeet ja liikenteen aiheuttamat rajoitukset maankäytössä on huomioitu suunnittelussa.

Luontoarvot

Mielipiteissä kiinnitettiin huomiota, että Malmilla on useita suojeltavia eläinlajeja tai huomioon otettavia luontokohteita, jotka on otettava kaavoituksessa huomioon.

Mielipiteiden mukaan päivitettyyn aluerajaukseen lisätty itäinen kaistale on sijaintinsa takia erityisen arvokas. Lisätyn alueen länsiosa on monipuolista, osin lahoppuustoista kosteaa ja tuoretta lehtoa, jonka halki kulkee ulkoilureitti. Alue yhdistää eteläpuolisen edustavan ja lahoppuustoisien lehtimetsälehdon pohjoispuoliseen laajaan ja Helsingin oloissa hyvin arvokkaaseen lehtipuuvaltaisten lehtojen kokonaisuuteen.

Edellä mainitulle muutosalueelle on tehty kääpäselvitykset syksyllä 2018, jolloin eteläpuolinen kohde nousi arvoluokan II kääpäalueeksi ja pohjoisluoteispuolinen laajempi lehtometsäkokonaisuus luokan I hyväksi alueeksi. Tattarisuon lehtometsäkokonaisuus on lahoppuulajistoltaan Helsingissä 2011-2019 kääpäselvitettyjen lehtipuuvaltaisten metsien sarjan arvokkain kohde ja lajistoltaan selvästi parempi kuin esimerkiksi jo luonnonsuojeluohjelmaan päätyneet Talin lehtojen alue. Alueella on tehty 2013 METSO-selvitys, jossa alueen lehdot on tunnistettu arvokkaiksi. Nykyisellään pääosa lehdosta on niin runsaslahoppuustoisia, että se voi täyttää luokan I METSO-lehdon kriteerit.

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ehdottaa, että Kivikon metsään johdettava silta toteutetaan oikeana vihersiltana, koska näin vahvistettaisiin Lahdenväylän länsi- ja itäpuoleisten metsien välistä ekologista yhteyttä. Aiemman OAS-aineiston osalta Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry. lausui mm. seuraavaa 28.9.2018: Asemakaava-alueilla tehty luontonselvitykset ovat olleet suppeita ja niistä useissa ehdotetaan lisäselvityksiä. Metsäselvitys puuttuu kokonaan järeää, vanhaa puustoa kasvavasta metsäisestä viheralueesta, joka sijaitsee Lentoasemankorttelien kaakkoiskulmassa, Tattariharjuntien pohjoispuolella ja joka on

tuotu esiin ja rajattu Faunatican Malmin lentokentän alueen huomionarvoisten perhoslajien selvityksiä vuonna 2016 -raportissa. Kaava-alueiden luontoselvityksiä olisi hyvä täydentää ennen suunnittelun etene- mistä.

Lentoasemankorttelit-asemakaavamuutoksessa on huomioitava myös viereinen Nallenrinteen muutosalue. Sen matalaksi leikattu puustoalue arvotetaan kaupungin luontotietojärjestelmässä 2. luokan arvokkaaksi lintualueeksi. Koska Malmin lentoaseman alueen suunnitelmissa korostetaan luonnon monimuotoisuuden lisäämistä, on perusteita miettiä myös Lentoasemankortteleiden kaava-alueen eteläosan vanhan met- sän säilyttämistä. Se tulee huomioida säilyvänä metsäisenä viheralu- eena, jonka kaavamääräykset huomioivat metsien luonteen tärkeänä itä-länsisuuntaisena ekologisena yhteytenä. Myös Malmin lentokenttä- alueen yleisten alueiden yleissuunnitelma korostaa reunametsien mer- kitystä.

Vastine

Huomattava osa Malmin lentokentän suunnittelualueen luontoarvoista liittyy kaupunkiympäristössä poikkeukselliseen avoimeen, aidattuun lentokenttäalueeseen. Käyttötarkoituksen muutos muuttaa kenttäalu- een luonnetta voimakkaasti, eikä kaikkien luontoarvojen säilyttäminen ole valitussa maankäyttömallissa mahdollista.

Kaavarunkovaiheessa esitetty puistoverkosto luo kuitenkin mahdolli- suuksien mukaan hyvät edellytykset alueen monien luontoarvojen säi- lymiselle. Puistoalueille on varattu runsaasti pinta-alaa ja verkostomai- sen rakenteensa ansiosta siitä muodostuu ekologisia yhteyksiä. Esi- merkiksi alueen keskelle on suunnitteilla avoin lentokenttäpuisto, josta osa on tarkoitus rakentaa niittymäiseksi. Sen alueella on mahdollista säilyttää tai korvata osa avoimista elinympäristöistä ja samalla rakentaa uutta kaupunkiluontoa. Poikittaisten viher- ja virkistysyhteyksien synty- minen ja erityisesti uutta puistosiltaa pitkin Kivikon ulkoilupuistoon mah- dollistuva yhteys parantavat myös alueellisia virkistysmahdollisuuksia huomattavasti.

Puistosillan toimivuutta ekologisena yhteytenä Lahdenväylän yli on tut- kittu Tattarisillan eritasoliittymän asemakaavassa. Puistosilta voi tukea Lahdenväylän poikittaissuuntaista ekologista yhteystarvetta esimerkiksi piennisäkkäille, mutta liittymän maasillan alapuolinen säilyvä osuus tu- lee toimimaan jatkossakin alueen varsinaisena poikittaisena ekologi- sena yhteytenä. Tattarisillan eritasoliittymän asemakaavan pohjois- osaan on osoitettu tiealueen osa, jolla tulee mahdollistaa liito-oravien kulkuyhteys.

Alueen lajikohtaisia ja luontokohdekohtaisia selvityksiä on teetetty kaa- varungon laatimisen ja asemakaavojen yhteydessä. Selvityksiä täyden- netään, tarkennetaan ja asemakaavoissa tullaan esittämään, kuinka

suojeltavat eläinlajit tai luontokohteet otetaan huomioon. Selvityksiä on laadittu siinä laajuudessa kuin on ollut tarpeen ja mahdollista. Selvityksiä voidaan teettää tarkempina vuonna 2020, kun lentotoiminta on Malmin lentokentällä päättynyt. Esimerkiksi kenttäalueen metsäalueita ja muita viheralueita voidaan tutkia silloin tarkemmin jatkossa teetettävällä kasvillisuusselvityksellä.

Liito-oravien esiintymistä alueella on tutkittu viimeksi keväällä 2019. Kevään inventointitietojen perusteella Lentoasemankortteleiden kaava-alueella ei sijaitse liito-oravien esiintymisiä tai niiden kulkureittejä.

Huomionarvoisia perhoslajien esiintymisiä on selvitetty vuosina 2016, 2017 ja 2019. Vuoden 2016 perhoselvityksessä (Faunatica Oy, 2016) havaittiin kaava-alueen osalta kaksi silmällä pidettävää perhoslajia (lehotikkukoi ja pietaryrttikoi) alueen asuin- ja huoltoalueen metsistä. Vuoden 2019 uhanalaisuusluokituksen mukaan kyseiset lajit ovat todettu elinvoimaiseksi (LC).

Kesällä 2016 selvitettiin kenttää ympäröivien alueiden rakennusten merkitystä lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoina. Tulosten perusteella alueella ei sijaitse lepakoiden lisääntymispaikkoja, mutta yksittäisiä rakennuksia käytetään päiväpiilopaikkoina. Varmistettuja päiväpiiloja löydettiin Lentoasemankorttelien kaava-alueelta kaksi ja todennäköisiä yksi. Lisäksi kaava-alueelta on tunnistettu lepakoiden ruokailu-alue. Ruokailualueet ja yksittäisten yksilöiden päiväpiilot on mahdollista korvata lepakkoystävällisillä rakenteilla uusissa rakennuksissa, lepakonpöntöillä tai sisällyttämällä riittävästi viheralueita ja/tai tonttien kasvullisia alueita asemakaavaan. Lepakoiden huomioimista tullaan selvittämään tarkemmin kaavoituksen aikana.

Lentoasemankortteleiden kaava-alueella sijaitsevat arvokkaat metsä-, linnusto- ja kääpäkohteet ja geologiset kohteet säilyvät pääosin ja sijoituvat asemakaavassa puistoalueilla. Olemassa olevaa puustoa säilytetään korttelialueiden maanvaraisilla piha-alueilla.

Malmin lentoaseman ystävät ry on vaatinut suojeluesityksissään 31.1.2019 ja 15.5.2019 Uudenmaan ELY-keskukselle Malmin lentokenttäalueen suojelua luonnonsuojelulain (1096/1996) nojalla. Yhdistys esittää, että luonnonsuojeluasetuksessa tai muuten suojeltavaksi määrittäneiden eliölajien esiintymis-, lisääntymis-, ja levähdyspaikkoja rajataan luonnonsuojelulain perusteella Malmin lentokenttäalueella, sen reuna-metsien ja siihen keskeisesti liittyvän Longinojan alueella. Yhdistys ehdottaa myös, että ELY-keskus ryhtyy selvittämään luonnonsuojelualueen perustamista alueelle. Uudenmaan ELY-keskus on antanut esityksiin kielteisen päätöksen 27.9.2019. ELY-keskus perustelee päätöstään sillä, että Malmin lentokenttäalueen maanomistajana Helsingin kaupunki ei ole hakenut tai antanut suostumusta luonnonsuojelualueen perustamiselle. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan luontoarvojen puolesta koko lentokenttäalue reuna-alueineen ei täytä luonnonsuojelulain

LSL 10§:n mukaisia perustamisedellytyksiä. Alue ei myöskään kuulu mihinkään valtioneuvoston hyväksymään suojeleohjelmaan. Yksittäisten lajien osalta suojelelutarve tulee ratkaistavaksi alueen asemakaavoituksen yhteydessä.

Lausuntopyyntö Helsingin kaupungin ympäristökeskukselta ei ole tarpeen, sillä asemakaavaa valmistellaan yhteistyössä heidän kanssaan.

Asemakaavaehdotus on kuulutettu aikoinaan nähtäville ja asiasta on tiedotettu verkkosivuilla ja eri sanomalehdissä, joissa on ollut ohjeet esimerkiksi luonnonsuojelujärjestöillä jättää kaavasta palautetta.

Aluevaraus uudelle lentokentälle

Vastine

Kansalaisaloite Malmin lentokentän säilyttämistä ilmailukäytössä hylättiin eduskunnan täysistunnossa 21.3.2018. Palautteessa on viitattu Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöön, joka liittyy asian toiseen käsittelyyn eduskunnassa. Siinä eduskunta voi hyväksyä lausumia eli kannanottoja, joilla hallitukselta edellytetään toimenpiteitä käsitellyssä asiassa. Tämän käsittelyn lopputulemana eduskunta edellytti, että "valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätoimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnot voivat jatkaa hyvien yhteyksien ja etäisyyksien päässä". Toimenpiteitä edellytetään siis valtiolta eikä Helsingin kaupungilta.

Vihreä Malmi –hanke

Uuteen vihreään teknologiaan perustuvan teollisuuden ekosysteemin luominen Malmin lentokentälle, joka sisältää monitieteisiä ryhmiä ja kehityshankkeita sekä startup-yrityksiä.

Vastine

Tavoitteena on, että Malmin lentokentän alueelle suunnitellaan toimitiloja myös yrityksille.

Malmin lentoaseman rakennusten asemakaavan muutos varmistaa kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti tärkeiden rakennusten säilymisen ja mahdollistaa niille uuden käyttötarkoituksen. Tavoitteena on rakennusten mahdollisimman monipuolinen käyttö. Rakennuksiin saa sijoittaa julkisia palvelutiloja, liike-, toimisto-, opetus-, varasto- ja näyttelytiloja, kokoontumistiloja, kahvila- ja ravintolatiloja tiloja sekä liikunta- ja vapaa-ajan toimintaa palvelevia tiloja.

Kaavoitusprosessi ja vuorovaikutus

Asemakaavan valmisteluvaiheessa esitettyjä mielipiteitä ei ole huomioitu.

Koko kaavarungon alueesta tulisi laatia pienoismalli.

Vastine

Mielipiteet otetaan huomioon asemakaavoitusprosessissa maankäyttö- ja rakennuslain mukaan.

Malmin lentokentän alueen kaavarungosta on laadittu 3D-malli. 3D-mallit ovat suunnittelutyönaikaisia kaupungin sisäisiä työvälineitä. Malleilla tutkitaan erilaisia vaihtoehtoja suunnittelutyössä. 3D -malleista tuotetaan kaavaratkaisua havainnollistavia kuvia, joita julkaistaan kaavamateriaalin yhteydessä. Pienoismalleja laaditaan asemakaavakohtaisesti tarpeen mukaan.

YVA

Hankkeelle tulee tehdä ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ennen suunnittelun etenemistä varsinaiseen päätöksentekoon.

Vastine

Malmin lentokentän alueen maankäytön muutosten vaikutuksia ympäristöön on selvitetty ja selvitetään edelleen osana alueen kaavoitusprosessia maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaisesti. Maankäytön muutosten vaikutuksia ympäristöön on selvitetty kokonaisuutena Helsingin yleiskaavassa (2016) sekä Malmin lentokentän kaavarungossa.

Yleiskaavan vaikutuksia selvitettäessä on otettu huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Selvitykset osoittavat, että kaavan sisältövaatimukset täyttyvät. Selvitykset on tehty koko siltä alueelta, jolla yleiskaavalla on arvioitu olevan olennaisia vaikutuksia. Malmin lentokentän kaavarunko ei ole oikeusvaikutteinen, mutta työssä laaditut selvitykset ovat kattavat ja huomioivat koko sen alueen, johon kaavarungossa suunnitelluilla maankäytön muutoksilla on vaikutuksia. Yleiskaavaa ja kaavarunkoa on laadittu rinnakkain, joten selvityksiä ja arviointeja on hyödynnetty molemmissa suunnitelmissa. Kummankaan kaavas suunnitelman hyväksymisen esteenä ei ole ollut riittämättömät tai puutteelliset selvitykset.

Selvityksiä jatketaan, tarkennetaan ja täydennetään alueelle laadittujen ja laadittavien asemakaavojen sekä tarkemman suunnittelun yhteydessä. Alueen asemakaavojen muuttaminen perustuu lain edellyttämään kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Arviointia jatketaan ja

tarkennetaan jokaisen asemakaavahankkeen yhteydessä. Tästä syystä ei pidetä tarpeellisena käynnistää erillistä YVA-menettelyä Malmin lentokentän alueen rakentamishankkeista. (Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle 26.11.2019). Kaupunginhallitus 13.1.2020 ja Kaupunginvaltuusto on 29.1.2020 päättänyt asian loppuun käsitellyksi.

Laki ympäristövaikutusten arvioinnista määrittää ne hankkeet, jotka edellyttävät YVA-menettelyä. Tällaiset suurimittakaavaiset hankkeet liittyvä eläinten pitoon ja kalankasvatukseen, kaivostoimintaan, vesirakentamiseen, kemian-, metalli- tai metsäteollisuuden laitoksiin, energian tuotantoon, siirtoon ja varastointiin, liikenteeseen sekä vesi- ja jätehuoltoon.

Tattarisuon lämpölaitoksesta tehtiin vuonna 2018 lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa arvioitiin biolämpölaitoksen vaikutuksia ympäristöön ja ihmisiin. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltiin hankkeen vaikutuksia eri vaihtoehtojen kautta, joissa muuttujina olivat laitoksen sijainti ja polttoainemuoto. Lämpölaitoksen asemakaavoitus on käynnistymässä arviointimenettelyssä tutkitun eteläisen vaihtoehdon pohjalta. YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä ei lähtökohtaisesti sovelleta viranomaisen vireille panemiin hankkeisiin. Viranomaisten suunnitelmiin sovelletaan lakia viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (SOVA-laki). SOVA-laki velvoittaa tekemään ympäristöarvioinnin sellaisista viranomaisten valmistelemista suunnitelmista ja ohjelmista, joilla on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia, ja jotka perustuvat lakiin, asetukseen tai hallinnolliseen määräykseen, ja jotka luovat puitteet hankkeiden lupa- tai hyväksymispäätöksille (HE 259/2016, s. 7). SOVA-lain 7 §:n 2 momentin mukaan tämän lain mukaista ympäristöarviointia vastaavasta ympäristövaikutusten arvioinnista kaavojen laatimisen yhteydessä säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa. Ympäristöarviointi tehdään näin ollen kaavoituksen yhteydessä maankäyttö ja rakennuslain (MRL) 9 §:n mukaisesti.

Kaupunkirakentamiseen liittyvän kaavan toteuttamisen vaikutukset arvioidaan osana kaavoitusprosessia maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 9 §:n sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n perusteella.

Kaavatalous

Kaavataloudellinen tarkastelu tulisi tehdä koko kaavarungon alueelta. Pyydetään täydentämään kaava-aineistoa asuntojen neliöhintatiedoilla ja rakentamisen vaikutuksesta Helsingin asuntojen yleiseen hintatasoon.

Vastine

Lentokenttäalueen kaavarungon yhteydessä on arvioitu alueen kaavataloutta kokonaisuutena. Kaavarunkotyön jälkeen kaavataloutta tarkastellaan asemakaavakohtaisesti. Lentoasemankortteleiden kaavaehdotuksen osalta kaavataloutta on kuvattu kaavaselistuksessa. Asuntojen hintataso määräytyy jatkossa mm. markkinoiden ja tontinluovutuksen ohjauskeinojen kautta.

Esirakentamisen kustannukset

Pohjanvahvistukseen käytettävä sementti ja paalubetonit tulisi käyttää muuhun rakentamiseen, talojen seiniin, kattoihin, välipohjiin yms. Koen, ettei ole nykyaikaista enää kaavoittaa uusia asuinalueita näin massiivista pohjanvahvistusta tarvitseville alueille. Asuinrakentaminen, uudet alueet tulisi ensisijaisesti ohjata kovalle maaperille. Malmin lentokenttäalueen pohjanvahvistus- ja esirakentamiskustannukset ovat liki 300 miljoonaa euroa. Mikäli asuinrakentaminen sijoitettaisiin pois suosavi maaperästä kovalle moreeni- tai kalliopohjalle. Kovia rakennuspohjia Helsingistä löytyy mm. Östersundomin alueelta tai Kivikosta. Ympäristöystävällisellä kaavoituksella voitaisiin säästää ilmakehää. Kaavoitettavan korttelialueen osalta tulisi selvittää lisäksi tarkemmin Pima-tilanne, sulfidisaven aiheuttamat ympäristövaikutukset sekä em. asioiden kustannusvaikutukset.

Vastine

Maaperän rakennettavuutta, pilaantuneisuutta ja sulfidisavia on selvitetty kaavarungon laatimisen jälkeen lisää asemakaavan tarpeisiin. Asemakaavaan on arvioitu myös kaavataloudelliset vaikutukset. Tiedot on esitetty asemakaavan selostuksessa.

Hiilineutraali Helsinki ja rakentamisen hiilidioksidipäästöt

Malmin lentokentän käyttöönotto asuinrakentamiseen aiheuttaisi pohjanvahvistuksen takia lehtitietojen mukaan 350 000 000 kg CO₂ hiilidioksidipäästöt. Koen tämän luonnonvarojen tuhlausena ja ympäristön saastuttamisena. Kaavoituspäätös on ristiriidassa hiilineutraali - Helsinki tavoitteiden sekä valtion hiilineutraalius tavoitteiden kannalta.

Vastine

Malmin lentokentän suunnittelualue tukee useita hiilineutraalisuusohjelman tärkeitä tavoitteita. Suunnittelualue sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sitä täydentäen ja edistäen joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavoituksella ohjataan pyöräily- ja jalankulkupainotteisten kortteleiden ja alueiden syntyyn. Malmin lentokentän esirakentamistapoja suunnitellaan ja tarkennetaan alueen

rakentuessa usean vuosikymmenen aikana ja päästöt sekä niiden vähentäminen ovat huomioon otettavia seikkoja.

Lentoasemakortteleiden asemakaava-alueen perustamisolosuhteita on selvitetty asemakaavoituksen aikana. Tiedot on esitetty asemakaavan selostuksessa.

Malmin lentokentän säilyminen

Esitetään, että alue varataan nykyiseen käyttöönsä.

Alueella vireillä olevat suojeluesitykset tulee huomioida suunnittelussa.

Vastine

Ilmailutoiminnan suhde asuntorakentamisen tarpeisiin on kaupungin näkökulmasta selkeä: Malmin lentokentän alue on uuden lainvoimaisen yleiskaavan tärkein uusi rakentamisalue. Suunnittelu- ja rakentamistavoitteiden hallittu limittäminen ja toteutus sekä eri rakentamisvaiheiden keskinäisten riippuvuuksien ennakointi ja koordinointi edellyttävät, että Malmin lentokentän alue otetaan kaupungin omaan hallintaan ja käyttöön suunnitellusti 1.1.2020 alkaen.

Helsingin kaupunki on irtisanonut lentokenttäyhdistyksen maanvuokrasopimuksen päättymään 31.12.2019. Irtisanomisesta on tehty kolme oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimusten hylkäämisestä koskevasta lautakunnan päätöksestä on valitettu Helsingin hallinto-oikeuteen.

Lentokenttäyhdistys on nostanut kaupunkia vastaan kanteen Helsingin kärjäoikeudessa 23.12.2019, jossa vaaditaan mm. vuokra-ajan pidentämistä vuoteen 2022 asti. Asian käsittely kärjäoikeudessa on kesken.

Malmin lentoaseman ystävät ry on tehnyt esityksen Malmin lentoasemakokonaisuuden suojelemisesta rakennusperintölain nojalla 9.10.2015. Uudenmaan ELY-keskus teki kielteisen rakennussuojelupäätöksen 26.6.2019 ja päätöksestä on valitettu Ympäristöministeriöön, jossa käsittelyprosessi on kesken. Uudenmaan ELY-keskuksen 8.5.2017 antama vaarantamiskielto on voimassa, kunnes asia on käsitelty Ympäristöministeriössä sekä oikeusasteissa. Vaarantamiskielto estää sellaiset toimenpiteet, jotka vaarantavat rakennusten, lentokenttäalueen ja sen ympäristön kulttuurihistoriallista arvoa. Vaarantamiskielto ei estä alueen suunnittelua.

Uudenmaan ELY-keskus on myös hylännyt 27.9.2019 suojeluesityksen Malmin lentokenttäalueen muuttamisesta luonnonsuojelualueeksi. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, ettei lentokentän alue luontoarvojensa puolesta täytä luonnonsuojelulain edellytyksiä suojelualueen perustamisesta eikä Helsingin kaupunki ei ole maanomistajana hakenut alueen suojelua.